

AUTOGIDS

SPECIAL LICHTE VRACHTWAGENS

ALLES OVER LICHTE VRACHTWAGENS IN BELGIË



► NIEUWS

Alle nieuwigheden op een rij

► INSCHRIJVINGEN

De markt in cijfers

► WETGEVING

Rijbewijs B tot 4,25 ton

► FISCALITEIT LICHTE VRACHT

Alle spelregels uitgelegd

► MARKTOVERZICHT

Elektrische pick-ups

► GETEST

Citroën ë-C3 Van



GROTERE BATTERIJ

De elektrische Volkswagen Transporter en zijn Caravelle-afgeleide krijgen een grotere batterij (70 kWh in plaats van 64) die sneller kan laden. Het WLTP-rijbereik bedraagt nu 371 kilometer. Ook de 4Motion is nieuw.



FRISSE NEUS

De VW Multivan krijgt na vijf jaar carrière een subtiele facelift. Aanpassingen aan bumpers, radiatorrooster en ledkoplampen moeten voor een modernere look zorgen. Verder zijn er ook nieuwe koetswerkkleuren.

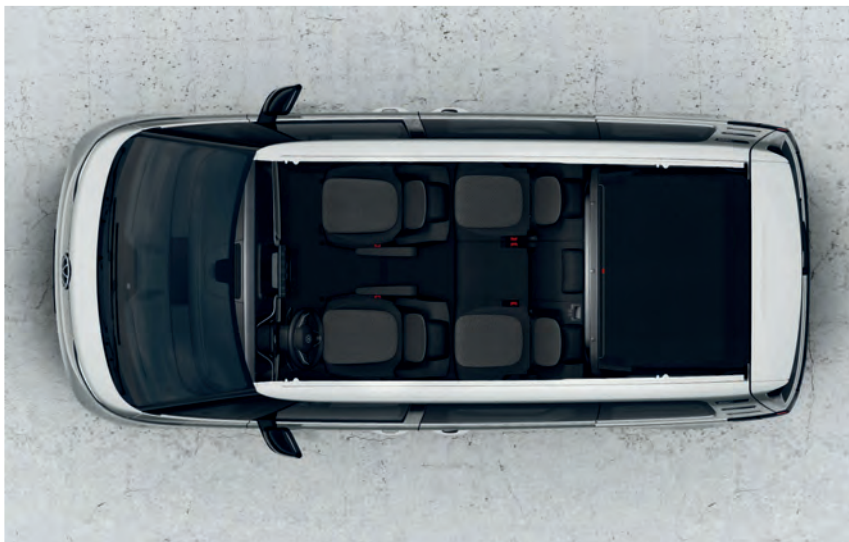


MERCEDES VLE VITO-VOORBODE

De VLE is het eerste model op het elektrische Van.EA-platform van Mercedes. Een soort super-de-luxe eenvolumer, bedoeld om vips in de watten te leggen met zijn luchtvering, automatische niveauregeling en meesturende achteras. Al mogen andere professionals deze VLE echter ook al zien als de voorbode van de nieuwe e-Vito. De nieuwe architectuur werkt op 800 volt en maakt laadsnelheden mogelijk tot 300 kW, op papier voldoende om 355 kilometer rijbereik te recupereren op een kwartiertje tijd. Met een volle batterij van 115 kWh kom je officieel meer dan 700 kilometer ver, al kondigt Mercedes ook al een kleiner LFP-cellenpakket aan van 80 kWh. Qua motorvermogen is er keuze uit varianten met 200 en 305 kW. Handig is ook het sleepvermogen: 2,5 ton.

VOLKSWAGEN ID. BUZZ DUBBELE CABINE

Tussen de personenwagenuitvoering van de ID. Buzz (tot zeven zitplaatsen) en de Cargo-variant met voorin een driezitbank introduceert Volkswagen nu een Cargo-versie met dubbele cabine, geschikt voor vijf personen. Het passagiersgedeelte wordt daarbij van de laadruimte gescheiden door een vaste wand van licht composietmateriaal, voorzien van een raampje om naar achteren te kunnen kijken. Een bijkomend voordeel van deze opstelling is dat de klimaatregeling minder tijd nodig heeft om het interieur op de gewenste temperatuur te krijgen – voor een elektrische auto niet zonder belang. De Cargo 'dubbele cabine' is zowel voor de korte als voor de lange ID. Buzz te bestellen, voor een meerprijs van ongeveer 2.000 euro.



VREDESTEIN COMTRAC 2+ EFFICIËNTIE VOOROP

Vredestein breidt zijn gamma bestelwagenbanden uit met de nieuwe Comtrac 2+, een premiumzomerband bestemd voor lichte bestelwagens. De band bestaat in 21 maten, voor velgen van 15 tot 17 duim, en schermt naast een verhoogde grip op een nat wegdek vooral met een 13 procent langere levensduur en een 7 procent lagere rolweerstand ten opzichte van zijn voorganger. De Comtrac 2+ is ook geschikt voor intensief gebruik en voor elektrische voertuigen.





FRISSE NEUS BIS

Ook de Volkswagen Caddy krijgt een opfrisbeurt (nieuwe bumper vooraan, andere velgen en bijkomende koetswerk-kleuren). Die heeft ook gevolgen voor het interieur, waar het centrale scherm een maatje groeide.



17 MILJOEN

Een elektrische Opel Combo: dat was het 17.000.000e voertuig dat in de Spaanse Stellantis-fabriek van Vigo van de band liep sinds de opstart van de site in 1958. Naast de Combo bouwt Vigo ook diens zustermodellen voor Citroën, Peugeot, Fiat en Toyota.



FORD E-TRANSIT COURIER WAT MEER WATT

Ford geeft zijn kleine E-Transit Courier een nieuwe batterij met een net iets grotere capaciteit: 46 in plaats van 43 kWh, wat het officiële rijbereik opkrikt naar 334 kilometer. Het nieuwe cellenpakket kan nu ook snelladen met 100 kW, zodat je volgens Ford nu in 10 minuten 114 kilometer rijbereik kunt recupereren en de E-Transit Courier al wat meer geschikt wordt voor langere trajecten. De nieuwe batterij laat ook meer ruimte om gebruik te maken van de V2L-functie (Pro Power Onboard), waarmee je via het 230-voltstopcontact elektrische apparaten van stroom kunt voorzien.

OPEL ZAFIRA & VIVARO NIEUWE DIESELMOTOR

Nieuws onder de motorkap van de Opel Zafira-familie: de elektrische versies blijven nog altijd van de partij, maar krijgen het gezelschap van een nieuwe dieselmotor. De oude 2.0 werd vervangen door een grotere 2.2, die in de Zafira altijd 180 pk en 400 Nm ontwikkelt en standaard gekoppeld is aan een achtrapsautomaat. Deze nieuwe zelfontbrander is zowel beschikbaar in de normale Zafira (4,98 meter) als in de 5,33 meter lange Zafira XL, vanaf 41.990 euro. Logischerwijze ligt dezelfde motor voortaan ook in de verwante Vivaro, al is hij in dat geval in twee vermogensversies leverbaar: met 180 pk in de Combi voor personenvervoer en met 150 pk in de gesloten bestelwagenuitvoering, hier wél met keuze tussen een handgeschakelde bak of een automaat. In de Vivaro is de nieuwe dieselmotor er al vanaf 26.519,76 euro (exclusief btw). De kleinere 1.5-diesel van 120 pk is voor de Vivaro ook nog altijd leverbaar.



VOLVO EX30 CARGO LUXEKOERIER

Volvo verkent een nieuwe niche met de EX30 Cargo, een lichte vrachtautovoering van zijn kleinste elektrische cross-over. Zie het als een compacter premiumalternatief voor de klassieke compacte bestelwagen: door de achterbank te verwijderen biedt de EX30 Cargo een laadruimte van 1.000 liter. Het laadvermogen bedraagt 390 kilogram. Al bij al moet deze Volvo het misschien toch eerder van zijn imago en zijn comfort hebben, want de Cargo behoudt alle technologische snufjes van de gewone EX30 (Google-diensten, rijhulpsystemen, enzovoort), net als de krachtige aandrijflijnen (272 of 428 pk). In combinatie met de 66 kWh-batterij loopt het rijbereik op tot 480 kilometer. Helaas voor de geïnteresseerden bestaat de EX30 Cargo enkel in Groot-Brittannië...



30 JAAR

Feest bij Citroën, want de Berlingo wordt dit jaar dertig. Samen met zijn tweelingbroer, de Peugeot Partner, zorgde hij destijds voor een revolutie in het segment van de bestelwagens, als eerste *dual use*-model (professioneel én privé).



BRANDSTOFCEL

Isuzu en Toyota werken samen aan een kleine vrachtwagen op waterstof. Het model is gebaseerd op de batterij-elektrisch aangedreven ELF EV van Isuzu, maar dan voorzien van Toyota's brandstofceltechnologie. De productie zou ergens volgend jaar van start gaan.

CONTINENTAL VAN-CONTACT A/S ECO TOPSCORER

Continental roemt zijn Van-Contact A/S Eco als de eerste allseasonband voor lichte bestelwagens die de topscore (AAA) op het EU-label wist te behalen. Deze band, die zowel bestemd is voor modellen met verbrandingsmotoren als voor *full electrics*, heeft ten opzichte van zijn voorganger een 21 procent lagere rolweerstand, maar hij is ook stiller en beter bestand tegen aquaplaning. Continental schrijft dat toe aan een nieuwe, lichtere architectuur en een geoptimaliseerde rubbersamenstelling, in combinatie met een loopvlak dat speciaal werd ontwikkeld voor gebruik het hele jaar door. Voorlopig is de VanContact A/S Eco er enkel in de maat 205/75 R16C en 235/65 R16C; andere formaten volgen.



KIA PV5 CARGO 43,3 KWH INSTAPVERSIE

Kia breidt zijn elektrische bedrijfswagen-gamma – onder de naam PBV of 'Platform Beyond Vehicle' – uit met een nieuwe basisversie van de PV5 Cargo. Die houdt het bij een LFP-batterij van 43,3 kWh en is voorbehouden aan de korte L2H1-ver-

GAMMA eSPRINTERS OP KOMST

Voor de vernieuwing van zijn vloot bestelwagens gaat Gamma elektrisch. In samenwerking met mobiliteitspartner Athlon en Mercedes-dealer Groep VDH uit Herentals wil de doe-het-zelfketen 80 Mercedes eSprinters in dienst nemen – meteen een van de grootste bestellingen van elektrische bestelwagens ooit in ons land. Die voertuigen zullen geleidelijk een deel van 83 diesel-Sprinters vervangen die al zes jaar trouwe dienst leveren bij Gamma. Een eerste bestelling van 63 eSprinters 314 L2H2 is al geplaatst. Deze beslissing kadert in de Beter Klussen-strategie van Gamma, waarmee de doe-het-zelfketen haar ecologische voetafdruk wil verkleinen zonder dat zijn logistieke activiteiten daaronder lijden.



sie. Ze is bedoeld om de instapprijs te drukken en richt zich op professionals die zelden of nooit de stad hoeven te verlaten. Alhoewel, officieel haalt de PV5 Cargo alsnog 238 kilometer rijbereik uit de 43,3 kWh-batterij, terwijl aan de snel-

lader een halfuur volstaat om het batterijpeil van 10 naar 80 procent te krijgen. Praktisch gezien pronkt deze basisversie met een laadruim van 4,4 kubieke meter en een nuttig laadvermogen van meer dan 700 kilogram.

RIJ ELEKTRISCH VOOR DE PRIJS VAN EEN DIESEL



Citroën ë-Berlingo Van

Vanaf **19.690 €** excl. BTW*

Citroën ë-Berlingo Van ⚡ 18 - 19,2 kWh/100 km – Rijbereik 343 km (WLTP)  GEEF VOORRRANG AAN VEILIGHEID.

Citroën kiest voor TotalEnergies. Milieu-informatie (K.B. 19/03/2004): www.citroen.be. Neem contact op met je verkooppunt voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig. V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux N.V. - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel: +32 2 2066800.

*Vanafprijs zonder opties excl BTW. Aanbod voorbehouden aan professionals, geldig van 01/05/2026 tot 31/05/2026, bij aankoop van een ë-Berlingo Van bestelwagen M 50 kWh 136 pk automatisch of een Berlingo Van bestelwagen M light diesel 130 pk automatisch in het officiële Belgische Citroën-netwerk. **Een reguliere onderhoudsbeurt, zoals vermeld in het onderhoudsboekje, uitgevoerd in het deelnemende officiële Citroën-netwerk, geeft u gratis een speciale garantie op de belangrijkste mechanische onderdelen. Deze is geldig tot de volgende reguliere onderhoudsbeurt, tot een maximum van 8 jaar (inclusief de 2 jaar standaard fabrieksgarantie) of 160.000 km (afhankelijk van welke limiet het eerst wordt bereikt met dien verstande dat de wettelijke garantie niet beperkt is tot deze voorwaarden) te rekenen vanaf de eerste registratie. Deze is niet van invloed op de commerciële fabrieksgarantie, die geldig is ongeacht waar de reguliere onderhoudsbeurt wordt uitgevoerd. Deze speciale garantie beperkt de rechten van de consument onder de wettelijke garantie niet. Voor inhoud, beperkingen en voorwaarden: zie algemene voorwaarden op citroen.be. Enkel wagens verkocht tussen 01 05 2026 en 31 05 2026 komen in aanmerking voor dit programma.

TOT
8
JAAR

CITROËN
CARE
GARANTIE

**

Zonder invloed op de wettelijke garantie.



CITROËN



STEKKERPICK-UP

In China lanceert Nissan binnenkort zijn eerste plug-inhybride pick-up: de Frontier Pro PHEV, die een 1.5-viercilinder koppelt aan een krachtige elektromotor. Nissan heeft eveneens andere markten op het oog. Ook de onze?



VEERTIG KAARSJES

De Nugget, de kampeerversie van de Ford Transit, wordt veertig. De eerste generatie, op basis van een Transit MKIII, rolde in 1986 de ateliers van Westfalia buiten. Vandaag is de Nugget nog altijd een van de meest geliefde kampeerbussen.

FLEXIS

RENAULT NEEMT HET STUUR OVER

Flexis, dat in 2024 werd opgericht als een samenwerking tussen Renault, Volvo en de Franse containermaatschappij CMA CGM – met als doel elektrische lichte vrachtoertuigen te ontwikkelen – is niet langer een joint venture. Renault heeft zijn partners uitgekocht, zodat het nu het alleenbestuur over Flexis heeft. De bedoeling van het project – dat nog tot stand kwam onder de vorige CEO, Luca de Meo – was om er een soort 'Tesla onder de bestelwagens' van te maken. Maar het vertrek van de Meo en meningsverschillen tussen de verschillende partijen rond de planning en de te maken investeringen hebben de kaarten opnieuw verdeeld. François Provost,

de nieuwe topman van Renault, hakte daarom begin dit jaar de knoop door om alleen verder te gaan in het verhaal.

Efficiëntie is daarbij het nieuw codewoord. Renault wil zich vooral spiegelen aan het Chinese model, met bestelwagens die modern en meer geconnecteerd zijn. Op de geplande portfolio heeft deze statutaire wijziging geen invloed: er staan nog altijd drie modellen in de steigers die elk op de nieuwe skateboardstructuur met 800 volt-technologie zullen bouwen. Het eerste daarvan, de nieuwe Trafic E-Tech (onder links), zou eind dit jaar in productie moeten gaan en begin 2027 op de markt komen, op de voet gevolgd door een chassis-cabineafgeleide. Vervolgens is het aan de langverwachte Estafette (foto rechts). Alle modellen zullen in het Normandische Sandouville worden gebouwd.



STELLANTIS

STEVEGE KORTING OP EV'S

Constructeurs worden almaar vindingrijker in het aan de man brengen van hun elektrische lichte vrachtoertuigen. Bij Stellantis bijvoorbeeld pakken ze nog tot eind juni uit met een straffe promo-stunt: je krijgt er sommige elektrische modellen nu voor de prijs van hun dieseltegenhanger. De actie loopt bij Citroën, Fiat, Opel en Peugeot op twee modelreeksen: die van de Berlingo, Doblo, Combo en Partner en die van de Jumpy, Scudo, Vivaro en Expert.

Het voordeel is aanzienlijk. In het geval van de ë-Berlingo bijvoorbeeld daalt de prijs (zonder btw) van 31.750 euro naar... 19.690

euro – een korting van om en bij de 12.000 euro. Voor dat geld haal je een compacte elektrische bestelwagen in huis met een WLTP-rijbereik van 340 kilometer en een nuttig laadvermogen van ongeveer 800 kilogram – vergelijkbaar met de 1.5-dieselvans van 130 pk met automaat. In het geval van de iets grotere Jumpy zakt de prijs exclusief btw van 37.700 euro (voor de ë-Jumpy 49 kWh) naar 25.990 euro. In tijden waarin een liter diesel aan de pomp 2 euro en meer kost, stof tot nadenken voor zelfstandigen en ondernemers die van plan zijn hun bestelwagen te vervangen.



PRO DAYS

FIAT PROFESSIONAL DOBLÒ GEMAAKT VOOR HET ECHTE WERK



**DOBLÒ EASY PRO IS VERKRIJGBAAR
VANAF € 16.290 EXCL. BTW⁽¹⁾**

IN MEI, PROFITEER VAN EEN ELEKTRISCHE WAGEN AAN DIESELPRIJS⁽²⁾

Aanbieding geldig voor professionele tussen 01/05/2026 en 31/05/2026 in het officiële Belgische Fiat Professional netwerk.

⁽¹⁾ Vanafprijs zonder opties excl. BTW bij aankoop van een nieuwe Fiat Professional Doblo Easypro 1.2 benzine 110ch. Aanbieding inclusief overnamepremie en milieubijdrage.

⁽²⁾ De nettoprijs van de e-Doblo M 50 kWh zonder opties is gelijk aan de nettoprijs van de Doblo M diesel 130 AT zonder opties.

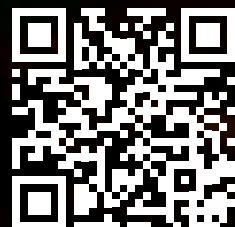
(e-) Doblo: 0 – 6,36L/100km – 0 – 154 g/km – Autonomie : 330 km  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

V.U.: Laurent Barria – FCA Belgium NV – Bourgetlaan 20 Bus 1 – B-1130 Brussel België, ingeschreven bij het KBO onder het nummer 0400.354.731 – IBAN: BE20 5701 3164 8256 – Tel: +32 800 55 111. Milieu informatie [K.B. 19.03.04]: fiat.be. Neem contact op met uw verdeler voor meer informatie aangaande de fiscale aspecten van uw voertuig.

<https://www.fiat.be/nl/professional>

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProduPress Advertising NV.

FIAT
PROFESSIONAL





KIA PV5 CARGO: VAN OF THE YEAR 2026

DE KIA PV5 IS DE EERSTE TELG VAN EEN FAMILIE LICHT E BEDRIJFSVOERTUIGEN DIE VANAF DE BASIS ONTWERPEN ZIJN VOOR ELEKTRISCHE AANDRIJVING. HIJ BESTAAT IN VERSCHILLENDE UITVOERINGEN, TELKENS MET EEN OPTIMALE PRAKTISCHE BRUIKBAARHEID ALS RODE DRAAD. RIJBEREIK COMBINEREN MET LAADVERMOGEN? GEEN PROBLEEM VOOR DE PV5 CARGO. DAARVOOR IS HIJ GEMAAKT... OP ZIJN PALMARES PRIJKT NU AL EEN GUINNESS WORLD RECORD EN DE PRIJS VAN INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR 2026. WIE DOET BETER?

Professionals weten het als geen ander: in de wereld van de lichte vrachtvoertuigen is gewicht – en dus bij uitbreiding het laadvermogen – de grootste vijand van het rijbereik. En laat nu net die actieradius een gevoelig onderwerp zijn als het over elektrische voertuigen gaat. In 2025 vestigde de KIA PV5 Cargo een nieuw wereldrecord in het segment van de batterij-elektrisch aangedreven lichte vrachtvoertuigen, door op één enkele laadbeurt een afstand van maar liefst 693,38 kilometer af te leggen.

Met zo min mogelijk lading, zou je misschien denken? Helemaal niet. De KIA PV5 Cargo Long Range met vier deuren werd bestuurd door een ervaren Britse journalist,

gespecialiseerd in bestelwagens, vergezeld door een ingenieur van het Hyundai Motor Europe Technical Center (HMETC). Ze waren onderweg met een maximale lading, wat voor deze versie neerkomt op 665 kilogram. Beter nog: het record werd neergezet in realistische omstandigheden, op een stedelijk en voorstedelijk parcours in en rond Frankfurt. Met onderweg tal van verkeerslichten, rotondes en kruispunten, maar ook met de onvermijdelijke files en zelfs een te overbruggen hoogteverschil van ongeveer 370 meter bij elke ronde over het testparcours van 58 kilometer. Kortom, een context die perfect vergelijkbaar is met wat professionals in de logistieke sector dagelijks voor de wielen krijgen geschoven.

1

2



1 > De PV5 Cargo, hier in de L2H1-versie met drie deuren, onderscheidt zich zowel door zijn rijbereik als door zijn laadvermogen: een uitzondering op de regel in de wereld van elektrische bestelwagens.

2 > Ook voor het interieur en het dashboard is moderniteit troef.

3 > Een erg grote laadruimte, met de drempel op een hoogte van amper 419 millimeter – en zelfs maar 399 millimeter voor de zijdelingse schuifdeur.

4 > De NMC-batterij, inclusief bidirectionele V2L-functie, kun je ook aan een snellader opladen. Het batterijniveau stijgt dan in ongeveer 30 minuten van 10 naar 80 procent.



3



4

EEN INTERNATIONALE PRIJS

Een paar weken later werd de volledig elektrische KIA PV5 in de bloemetjes gezet op het Solutrans-salon van 2025 in Lyon, waar hij de felbegeerde Award van '2026 International Van of the Year' in ontvangst mocht nemen. De jury was samengesteld uit journalisten gespecialiseerd in bestelwagens afkomstig uit 26 verschillende landen. Zij verkozen de PV5 boven zes concurrenten, waaronder twee volledig elektrische modellen die eveneens in het voorbije jaar waren gelanceerd. De jury prees de KIA niet alleen voor zijn veelzijdigheid, innovatie en efficiëntie, maar ook voor zijn praktische kwaliteiten.

Zijn moderne en minimalistische ontwerp maakt de PV5 bijzonder herkenbaar. Bovendien onderscheidt hij zich van zijn concurrenten doordat hij van het prille begin is ontworpen voor een elektrische aandrijving en gebouwd is op het specifieke E-GMPS-platform (Electric-Global Modular Platform for Service). Dat levert natuurlijk vanzelfsprekende voordelen op voor de positie van de onderdelen, de architectuur en... het gewicht, waardoor de PV5 zich gemakkelijker kan aanpassen aan de variërende verwachtingen van professionele klanten. Of ze nu pakketten, personen of materiaal vervoeren.

ANDERE VARIANTEN BINNENKORT BESCHIKBAAR

De PV5 Cargo, op dit ogenblik verkocht in de L2H1-variant, heeft dankzij een laadruimte van 4.420 liter genoeg plaats voor twee europallets. Daarnaast eist ook de hoogte van de laaddrempel de aandacht op, want die bedraagt amper 419 millimeter achteraan en zelfs 399 millimeter ter hoogte van de zijdelingse schuifdeur. Op dat gebied maken enkele gewonnen centimeters een wereld van verschil om goede-

ren te laden en te lossen... Voor de PV5 Passenger is die lage instap van 399 millimeter de laagste in zijn categorie. Uitstekend nieuws voor het comfort van de passagiers.

Het PV5-gamma bestaat al uit een Chassis Cab-variant, een ideale basis voor ombouwingen (koeltransport, mobiele werkplaats, gesloten laadbak, kiepwagen...). Dit jaar nog wordt daar de variant van de Passenger met zeven zitplaatsen aan toegevoegd, maar ook de L1H1- en L2H2-versies van de PV5 Cargo. Voor de professionele gebruikers zal dus op ieder potje een dekseltje passen, met een aangepaste laadcapaciteit en telkens weer een elektrisch rijbereik dat hem een voordeel oplevert ten opzichte van de concurrentie. De flexibiliteit van de PV5 Cargo geldt ook voor de aandrijflijn, waar de keuze bestaat tussen een batterij van 51,5 kWh gekoppeld aan een motor van 122 pk, of een batterij van 71,2 kWh gekoppeld aan een motor die 163 pk en een motorkoppel van 250 Nm ontwikkelt.

DE EERSTE VAN EEN VOLLEDIG GAMMA

KIA koestert sterke ambities in de wereld van de elektrische bestelwagens. De PV5 is namelijk nog maar het eerste model van een heuse elektrische familie. In 2027 volgt de PV7, erg geïnspireerd natuurlijk op de Concept PV7. En in 2029 komt de grote bestelwagen PV9 het gamma compleet maken. Die twee latere modellen zullen, door hun modulaire architectuur, eveneens in verschillende varianten worden aangeboden. ■

Zin om de KIA PV5 Cargo te ontdekken?
Niets is eenvoudiger: scan deze QR-code!



WINNAARS EN VERLIEZERS

Na wat bleke maanden januari en februari veerde de Belgische LCV-markt in maart weer op. Met als resultaat kwartaalcijfers die perfect normaal te noemen zijn.

Tekst: Laurent Blairon

Min 11,7 procent in januari, min 12 procent in februari en 'maar' plus 4 procent in maart: vergeleken met vorig jaar deed de markt van lichte vrachtoevoertuigen het op het eerste gezicht niet bijster goed, met een terugval van 6,8 procent gedurende het eerste kwartaal. Nu ligt dat vooral aan de uitzonderlijke resultaten van 2025, want met 6.917 inschrijvingen ligt het eerste trimester van 2026 perfect in lijn met het gemiddelde over de voorbije vijf jaar (6.753 stuks). Anders gezegd: geen reden tot feesten, maar panikeren hoeft nu ook weer niet.

Weinig verrassend blijft diesel koning bij de LCV's, met een marktaandeel van 85,4 procent, terwijl het aandeel elektrische lichte vrachtoevoertuigen bescheiden blijft (5,4 procent). Hybrides nemen 4 procent van de inschrijvingen voor hun rekening. Bij de merken blijft Ford marktleider, ondanks een verkoop die met 689 voertuigen afnam ten opzichte van vorig jaar. Het merk ziet zo de nummers twee en drie dichterbij sluipen: Renault en Mercedes, die respectievelijk 153 en 292 voertuigen meer verkochten dan in 2025. Samen verdelen die drie constructeurs 50 procent van de Belgische LCV-markt onder elkaar. De nummer vier,

Volkswagen, laat eveneens een lichte groei optekenen, maar de merken uit de Stellantis-groep boerden stuk voor stuk achteruit – misschien kan de actie om de elektrische modellen tijdelijk te verkopen voor de prijs van de benzine het tij keren?

Relatief gezien is de sterkste stijger ten opzichte van vorig jaar Maxus, dat zijn verkoop in het eerste trimester zag verdubbelen van 103 naar 215 voertuigen en daarmee symbolisch nu meer dan 1 procent van de markt in handen heeft. Verder maakt Kia een sterke entree: het Koreaanse merk bekleedt met enkel de elektrische PV5 Cargo al de 15e plek in het klassement, met 92 verkochte voertuigen. Omgekeerd zag Isuzu zijn verkoop met bijna 73 procent kelderen: met amper 36 voertuigen zakt het merk weg naar een 21e stek. De statistieken van sectorfederatie Febiac leren ons ook nog dat er in het eerste kwartaal van 2026 65 BMW's, 17 Audi's en 15 Dacia's als lichte vrachtoevoertuig werden ingeschreven. ●



TOP 15 MERKEN NIEUWE LCV'S IN BELGIË Q1 2026

	MERK	AANT. EX. 2026	AANT. EX. 2025	VERSCHIL	MARKTAANDEEL 2026
1	Ford	3.427	4.116	-689	18,16%
2	Renault	3.079	2.926	+153	16,32%
3	Mercedes	2.733	2.441	+292	14,48%
4	Volkswagen	2.308	1.939	+369	12,23%
5	Peugeot	1.697	2.433	-736	8,99%
6	Citroën	1.145	1.844	-699	6,07%
7	Toyota	1.077	739	+338	5,71%
8	Opel	675	966	-291	3,58%
9	Fiat	528	655	-127	2,80%
10	Nissan	410	411	-1	2,17%
11	MAN	393	439	-46	2,08%
12	Iveco	338	421	-83	1,79%
13	Land Rover	329	320	+9	1,74%
14	Maxus	215	103	+112	1,14%
15	Kia	92	0	+92	0,49%

EN DE TWEEDEHANDSMARKT?

Net als bij de personenwagens is ook bij de LCV's de tweedehandsmarkt groter dan die voor nieuwe voertuigen. Met 28.654 inschrijvingen in het eerste kwartaal van 2026 gaat die markt er lichtjes (1,7 procent) op vooruit ten opzichte van vorig jaar. Maar liefst 88,2 procent van die ingeschreven tweedehands-LCV's had een dieselmotor onder de kap, elektrische aandrijving vertegenwoordigt op de tweedehandsmarkt amper 0,7 procent van de verkoop. Bij de merken voert Citroën het klassement aan, met 14,5 procent marktaandeel, gevolgd door Mercedes (12,6 procent) en Renault (11,9 procent). Peugeot en Ford maken de top vijf compleet.

(Bron: Febiac – Traxio)

OPEL COMBO CARGO

DUITSE KWALITEIT

PRECISIE EN EFFICIËNTIE

RIJ ELEKTRISCH VOOR DE PRIJS VAN EEN DIESEL

VANAF **19.690 €** EXCL. BTW*

TOT 8 JAAR SPECIALE GARANTIE**

ZONDER INVLOED OP DE WETTELIJKE GARANTIE



**PRO
DAYS**



 5,3 - 6,5 l/100 km  138 - 155 g/km  18-19,2 kWh/100 km - Rijbereik 343 km (WLTP)  **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.**

Milieu-informatie [K.B. 19/03/04]: www.opel.be. Contacteer je Opel-verkooppunt voor meer informatie aangaande de fiscale aspecten van je voertuig. V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux NV - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel: +32 3 450 63 29.

*Vanafprijs zonder opties excl BTW. Aanbod voorbehouden aan professionals, geldig van 01/05/2026 tot 31/05/2026, bij aankoop van COMBO CARGO Electric M 50 kWh 136 pk automaat of een COMBO CARGO bestelwagen M Light diesel 130 pk automaat in het officiële Belgische Opel-netwerk.

**Een reguliere onderhoudsbeurt, zoals vermeld in het onderhoudsboekje, uitgevoerd in het deelnemende officiële Opel-netwerk, geeft u gratis een speciale garantie op de belangrijkste mechanische onderdelen. Deze is geldig tot de volgende reguliere onderhoudsbeurt, tot een maximum van 8 jaar (inclusief de 2 jaar fabrieksgarantie) of 160.000 km (afhankelijk van welke limiet het eerst wordt bereikt met dien verstande dat de wettelijke garantie niet beperkt is tot deze voorwaarden) te rekenen vanaf de eerste registratie. Deze is niet van invloed op de commerciële fabrieksgarantie, die geldig is ongeacht waar de reguliere onderhoudsbeurt wordt uitgevoerd. Deze speciale garantie beperkt de rechten van de consument onder de wettelijke garantie niet. Voor inhoud, beperkingen en voorwaarden: zie algemene voorwaarden op opel.be. Aanbieding geldig voor een nieuwe Opel wagen aangekocht tussen 01/05/2026 en 31/05/2026 in het Belgische Opel netwerk van officiële verkooppunten en ingeschreven in België. Niet inwisselbaar voor een gelijkwaardig voordeel.

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProduPress Advertising NV.

FORD TRANSIT CITY

Ford breidt zijn gamma elektrische bestelwagens verder uit met de Transit City, een model met een Chinees paspoort dat zich positioneert tussen de E-Transit Courier en de E-Transit Custom.

Tekst: Laurent Blairon

DRIE KOETSWERK VARIANTEN

De Transit City komt er in drie varianten. Om te beginnen is er de compacte L1H1-versie voor stadsgebruik. Nu ja, 'compact': ook die is al 4.985 millimeter lang en 1.991 millimeter hoog, met een wielbasis van 3.060 millimeter. Het laadvolume bedraagt 6 kubieke meter, het nuttige laadvermogen 1.085 kilo. De L2H2 is in totaal 5.285 millimeter lang en heeft 3.360 millimeter tussen de assen. In combinatie met een hoogte van 2.285 millimeter levert dat een laadvolume op

TUSSEN COURIER EN CUSTOM

Volgens Ford past de Transit City netjes tussen de E-Transit Courier en de E-Transit Custom, waarmee dit model de leemte opvult die bestond door het ontbreken van een elektrische Transit Connect. In de praktijk roept die positionering vragen op, want de afmetingen en prestaties van de City liggen dicht bij die van de grotere E-Transit Custom. Het verschil zit hem vooral in de aanpak: de Transit City mikt op een meer pragmatische invulling van elektrisch transport, met focus op stedelijk gebruik en lagere kosten. Tegelijkertijd moet hij het voor Ford makkelijker maken om zijn CO₂-streefdoelen voor 2030 te halen.



CHINESE ROOTS

De Europese auto-industrie lonkt voor de ontwikkeling van zijn voertuigen hoe langer hoe meer naar China, met zijn korte ontwikkelingscycli, zijn voorsprong in elektrische aandrijving en zijn kostenbeheersing. Ook de Transit City past in die insteek, want het model wordt in China gebouwd. Ford heeft een lange geschiedenis van synergieën met andere constructeurs: vroeger met Mazda, vandaag met Volkswagen en in de toekomst met Renault... Minder bekend is dat Ford Pro sinds 1995 ook al samenwerkt met de Jiangling Motors Corporation Group. Die Chinese specialist in lichte vrachtvoertuigen, opgericht in 1947, levert ook de basis voor de Transit City. Al benadrukt Ford dat het niet zomaar om *badge engineering* gaat: het hele lastenboek (design, uitrusting, laadvermogens) werd uitgedokterd met het oog op onze Europese markt.



van 8,5 kubieke meter. Het laadvermogen loopt op tot 1.275 kg. Daarnaast is de nieuwkomer ook te koop als chassis-cabine, een primeur voor Ford in dit segment (LCV 1 ton). Deze basis is zowel geschikt voor klassieke vormen van ombouw (laadbak, koelcel) als op maat gemaakte transformaties (foodtrucks bijvoorbeeld). Als chassis-cabine bedraagt het laadvermogen 1.600 kilogram. De wielbasis is die van de L2H2, maar de uiteindelijke buitenafmetingen hangen af van de ombouw.



ÉÉN AANDRIJFLIJN

Ongeacht de carrosserie kiest Ford telkens voor dezelfde bescheiden, maar efficiënte elektrische aandrijflijn. De Transit City beschikt over een batterij van 56 kWh (van specialist CATL) en een elektromotor van 110 kW en 415 Nm op de vooras. De actieradius bedraagt tot 254 kilometer. Dat lijkt niet bijster indrukwekkend, maar volgens het merk sluit dat perfect aan bij het gebruiksprofiel van stedelijke professionals, waarvan het merendeel dagelijks minder dan 120 kilometer aflegt. Snelladen (maximaal 87 kW) kan in ongeveer een halfuur van 10 tot 80 procent, terwijl een volledige laadbeurt op wisselstroom zo'n 4,5 uur in beslag neemt (aan een driefasenstation).



AFMETINGEN	FORD E-TRANSIT CUSTOM L1H1	FORD TRANSIT CITY L1H1
Lengte	5050 mm	4985 mm
Breedte (excl. spiegels)	2032 mm	1885 mm
Hoogte	1960 mm	1991 mm
Wielbasis	3100 mm	3060 mm
Laadvolume	5,8 m³	6,4 m³
Max. laadvermogen	950-1000 kg	tot 1085 kg

SYNC INBEGREPEN

De nieuwe Transit City is een doorslagge van de bestaande JMC Touring EV, een model dat al rondrijdt in Azië, maar ook in Zuid-Amerika en het Midden-Oosten. Om toch het verschil te maken biedt Ford een korte L1H1-versie aan, terwijl eveneens de lijnen wat werden bijgeschaafd. Vanuit bepaalde hoeken doet de neus van de Transit City wat denken aan de Transit MkIII uit de jaren tachtig – een retrolook die hem goed afgaat. Het interieur sluit nauw aan bij dat van zijn Chinese donor, op de digitale schermen na dan. Zo is het centrale display hier groter (12 duim) en, vooral, voorzien van Fords Sync-interface met smartphone-integratie (Android Auto en Apple CarPlay). Een verwarmbare bestuurdersstoel, een handsfree startknop, een achteruitrijcamera en de nodige rijhulpsystemen zijn standaard.

PRIJS NOG NIET BEKEND...

Op papier vinkt de Transit City heel wat hokjes af. Misschien zelfs wat té veel, in die mate dat hij de bestaande hiërarchie in het Ford Pro-gamma overhoop dreigt te gooien. Toch hoeft de E-Transit Custom zich niet meteen zorgen te maken: als PHEV en als diesel staan hem nog mooie jaren te wachten. De enkel op batterijen te krijgen Transit City van zijn kant sluit daarentegen aan bij een bepaalde vraag vanuit de markt: vaklui, koeriers en kmo's op zoek naar een betaalbare vorm van elektrificering. De exacte prijs voor België is weliswaar nog niet bekend, maar Ford positioneert het model "tussen de Courier en de Custom". Daarbij wordt vooral gewezen op de lagere gebruikskosten: tot 40 procent lagere onderhoudskosten tegenover een dieselvariant, met intervallen van 40.000 kilometer of 2 jaar, en een batterijgarantie van 8 jaar of 160.000 kilometer – een argument dat professionals als muziek in de oren zal klinken. De Transit City wordt eind dit jaar in de Belgische showrooms verwacht.

PUNTEN EN KOMMA'S

Lichte vrachtauto's genieten in België van een gunstiger fiscaal kader dan personenwagens. Hoeveel gunstiger precies, dat hangt dan weer af van een heel aantal voorwaarden en parameters. Een overzicht.

Tekst: Benjamin Breny



Om het ondernemerschap te stimuleren heeft de Belgische overheid lichte vrachtovertuigen fiscaal aantrekkelijk gemaakt. Hoe groot dat voordeel dan precies is, hangt af van een aantal aspecten. Eerst en vooral moet het voertuig voldoen aan de fiscale definitie van een lichte vrachtauto. Vervolgens hangt het van het gebruik af: wordt het voertuig puur professioneel gebruikt of ook voor privé-

verplaatsingen? Want in dat laatste geval zijn er ook nog bepaalde bijdragen verschuldigd voor werkgever én gebruiker...

Er zijn dus scenario's mogelijk waarin een lichte vrachtauto naast een jaarlijkse verkeersbelasting eveneens een solidariteitsbijdrage en een VAA-bijdrage (voordeel in natura) krijgt aangerekend. Terwijl de btw in dat geval ook maar beperkt terug te vorderen is. Om maar te zeggen dat een lichte vrachtauto fiscaal pas écht interessant wordt als het voertuig zelf aan de regels voldoet en als zijn reële gebruik en de interne bedrijfs-policy perfect op elkaar afgestemd zijn.

WELOMLIJNDE DEFINITIE

De fiscus omschrijft een lichte vrachtauto als een motorvoertuig dat bestemd is voor goederenvervoer met een maximaal toegestane massa (MTM) die niet boven 3.500 kilogram uitkomt. Daarnaast moet het voertuig ook aan enkele specifieke regels voldoen. Zo moet de lengte van de laadvloer minstens 50 procent van de wielbasis bedragen en moet de vloer helemaal vlak zijn over zijn volledige oppervlakte. Behalve voor pickups komt daar ook nog de verplichting bij dat de laadruimte van de cabine wordt afgescheiden door een vaste wand.

Verder maken we een onderscheid tussen bestelwagens met enkele cabine en met dubbele cabine. In het eerste geval mag het voertuig buiten de bestuurdersstoel nog maximaal twee andere zitplaatsen tellen. Voor de dubbele cabine zijn dat zes stoelen in totaal, maar dan moet die cabine wel gescheiden zijn van de laadruimte door een vaste wand in een hard materiaal die over de volledige hoogte en breedte van het interieur loopt. Sowiezo blijft in alle gevallen de regel gelden dat de lengte van de laadvloer minstens 50 procent van de wielbasis moet bedragen. Voldoet het voertuig niet aan al die voorwaarden, dan wordt het belast als een klassieke personenwagen.

LAGERE OF GEEN BELASTINGEN

Voor een lichte vrachtauto betaal je geen belasting op inverterstelling (BIV). De jaarlijkse verkeersbelasting blijft wél verschuldigd, met verschillende bedragen afhankelijk van regio tot regio. In Brussel en Wallonië – en voor voertuigen die geleased worden – hangt de rijtaks louter af van de maximaal toegestane massa van het voertuig (zie tabel).

JAARLIJKSE VERKEERSBELASTING (BRUSSEL & WALLONIË + LEASING)

MTM VOERTUIG	JAARLIJKSE VERKEERSBELASTING
0-1000 kg	€ 45,78
1001-1500 kg	€ 63,76
1501-2000 kg	€ 85,01
2001-2500	€ 106,26
2501-3000 kg	€ 127,51
3001-3500 kg	€ 148,76

BTW-AFTREK LICHTE VRACHT: DE OPTIES

METHODE	PRINCIPE	PRAKTISCHE GEVOLGEN
Puur beroepsmatig	Btw 100% aftrekbaar	Geen kosten rond niet-aftrekbaar btw, maar privégebruik uitgesloten
Rittenadministratie	Aftrek volgens aandeel reëel professioneel gebruik	Vergt een gedetailleerde administratie
Forfait 85%	Overwegend beroepsmatig gebruik	Beperkte kosten niet-aftrekbaar btw, maar strenge voorwaarden
Forfait 35%	Niet-overwegend beroepsmatig gebruik	Aanzienlijk hogere kosten niet-aftrekbaar btw



Voor voertuigen die in Vlaanderen ingeschreven worden (en niet geleased worden), gelden andere regels. Daar vertrekt de fiscus evengoed van de maximaal toegestane massa, met een basisbedrag van 24,60 euro per 500 kilogram (jaarlijks geïndexeerd op 1 juni) dat vervolgens nog wordt gecorrigeerd. Voor voertuigen met een MTM van 2.501 tot 3.500 kilogram gebeurt dat puur op basis van de Euro-uitstootnorm waaraan het voertuig voldoet, voor voertuigen tot en met 2.500 kilogram spelen ook de CO₂-uitstoot van het voertuig en het type brandstof mee.

Puur elektrisch aangedreven lichte vrachtauto's die na 30 juni 2020 werden ingeschreven, zijn overal vrijgesteld van jaarlijkse verkeersbelasting. In Brussel bestaat er bovendien een premie voor wie een oude lichte vracht die niet meer welkom is in de lage-emissiezone, vervangt door een elektrisch exemplaar. Die premie kan oplopen tot 15.000 euro, maar is wel onderhevig aan specifieke voorwaarden.

BTW-AFTREK: DOORSLAGGEVEND

Een doorslaggevende factor binnen het totale kostenplaatje is de aftrekbaarheid van de btw. In welke mate dat het geval is, hangt af van het gebruik van het lichte vrachtoortuig: is dat puur beroepsmatig of wordt het voertuig ook ingezet voor privéverplaatsingen? Belangrijke kanttekening in dat verhaal: de fiscus beschouwt ook verplaatsingen tussen woonplaats en kantoor of

atelier als privéverplaatsingen. Dat geldt niet voor verplaatsingen naar een werf.

Concreet zijn er vier scenario's mogelijk. Bij puur beroepsmatig gebruik is de btw voor de volle 100 procent aftrekbaar. Bij een gemengd gebruik professioneel-privé heeft de btw-plichtige de keuze: of hij toont zelf het aandeel beroepsmatige kilometers aan via een (gedetailleerd) rittenschema, of hij kiest voor een forfait. In dat laatste geval laat de fiscus de keuze uit twee percentages: 85 of 35 procent.

Het percentage van 85 procent is enkel geldig als het betrokken lichte vrachtoortuig hoofdzakelijk wordt gebruikt voor goederenvervoer in het kader van een economische activiteit. Met als bijkomende voorwaarde dat die verplichting dan meteen ook geldt voor alle lichte vrachtoortuigen voor gemengd gebruik van de belastingplichtige en gedurende een periode van minstens 4 jaar. In het andere geval geldt automatisch het forfaitaire percentage van 35 procent.

Laten we dat even illustreren met een praktijkvoorbeeld. Voor een lichte vracht-

wagen die geleased wordt voor 800 euro per maand (exclusief btw), waarvan 120 euro voor de BA-verzekering, bedraagt de aan btw onderhevige basis 680 euro en de btw zelf 142,80 euro. Bij een aantoonbaar beroepsmatig gebruik van 70 procent bedraagt de niet-aftrekbaar btw slechts 42,84 euro per maand. Kies je voor het forfait van 35 procent, dan is dat al 92,82 euro. Idem trouwens voor de brandstofkosten: bij een dieselprijs van 2 euro per liter (btw inclusief) kost diezelfde liter diesel je volgens de forfaitaire methode van 35 procent 1,8752 euro, niet-aftrekbaar btw verrekend.

GEMENGD GEBRUIK: EXTRA KOSTEN

Het gemengde gebruik van een lichte vrachtwagen – beroepsmatig én voor privéverplaatsingen – heeft trouwens niet alleen een impact op de mate van btw-aftrek. Afhankelijk van het type gebruiker en het werkelijke gebruik zijn er mogelijk nog andere belastingen van toepassing: een CO₂-bijdrage voor de werkgever, een VAA-bijdrage voor de werknemer, of allebei.



Gebruik je als werknemer de lichte vrachtauto van het bedrijf ook voor privédoeleinden, dan dient je werkgever een CO₂-bijdrage te betalen.

OVERZICHT KOSTEN PER TYPE GEBRUIKER

	EENMANSZAAK/VRIJE BEROEPEN	KMO-BESTUURDER (ZELFSTANDIG STATUUT)	LOONTREKKENDE
CO ₂ -bijdrage	nee	nee	ja, voor privéverplaatsingen
Btw-aftrek	puur beroepsmatig gebruik ⇒ 100% aftrekbaar; gemengd gebruik ⇒ 85/35% aftrekbaar (forfait) of reëel percentage (rittenadministratie)		
% voertuigkosten dat fiscaal wordt aanvaard	100% van beroepsmatig gebruik	100%	100%
% brandstofkosten dat fiscaal wordt aanvaard	100% van beroepsmatig gebruik	100%	100%
VAA-bijdrage	nee	ja, afhankelijk van aandeel privékilometers	ja, afhankelijk van aandeel privékilometers

De CO₂-bijdrage of solidariteitsbijdrage is een sociale bijdrage die de werkgever moet betalen wanneer zijn werknemer zijn lichte vrachtoortuig ook mag gebruiken voor privé-verplaatsingen. Ze is niet van toepassing voor zelfstandigen, vrije beroepen of kmo-bestuurders met een zelfstandigenstatuut. Opgelet, want voor lichte vrachtoortuigen besteld na 30 juni 2023 wordt bij de berekening van de CO₂-bijdrage een multiplicator aan de formule toegevoegd, die de *total cost of ownership* de komende jaren flink zal doen toenemen. Een voorbeeld: voor een lichte vrachtauto met dieselmotor die 167 g CO₂/km uitstoot en na 30 juni 2023 in gebruik werd genomen, bedraagt de CO₂-bijdrage voor 2025 330,02 euro per maand of 3.960,29 euro op jaarbasis.

De VAA-bijdrage bij een lichte vrachtwagen wordt niet via een forfaitaire standaardformule berekend, zoals bij een personenwagen, maar is gebaseerd op de werkelijke waarde van het voordeel – lees: de werkelijke kostprijs afgezet tegenover het aandeel afgelegde privékilometers met het voertuig. Deze bijdrage geldt zowel voor werknemers als voor bedrijfsleiders met een zelfstandigenstatuut; eenmanszaken en vrije beroepen blijven buiten schot.

We nemen als voorbeeld een bestelwagen, gekocht voor 50.000 euro, afgeschreven over vijf jaar, met voor 9.000 euro per jaar aan brandstof en onderhoudskosten, en een beroepsmatig gebruik van 75 procent. Dat komt neer op een jaarlijkse kostprijs van 19.000 euro, en levert bij 25 procent privégebruik dus een jaarlijks bruto privévoordeel op van 4.750 euro. Dit voorbeeld toont aan dat een lichte vrachtauto ook bij gemengd gebruik interessant kan blijven, op voorwaarde dat het aandeel privé-kilometers duidelijk afgebakend is.

CAR POLICY CRUCIAAL

Een cruciale rol in dit hele verhaal is weggelegd voor de *car policy* van het bedrijf. Wil een onderneming de kosten van een CO₂-bijdrage vermijden, dan moet ze elke vorm van privégebruik van het voertuig verbieden. Het



Een lichte vrachtauto gebruiken in je privétijd? Dat kan, maar wees je ervan bewust dat dat niet zonder financiële gevolgen blijft.

is daarom aanbevolen om in het arbeidsreglement een uitdrukkelijke vermelding van dat gegeven op te nemen, om aan de sociale inspectie aan te tonen dat deze regel ook effectief wordt gecontroleerd (én gehandhaafd) binnen de onderneming. Bij niet-betaling van verschuldigde solidariteitsbijdragen kan een forfaitaire boete worden opgelegd ter waarde van het dubbele van de CO₂-bijdrage, vermeerderd met 10 procent én interesten. Zeker voor een lichte vrachtauto is de *car policy* niet zomaar een formaliteit, maar een instrument dat dient als bewijs en zorgt voor coherentie.

INVESTERINGSAFTREK

LCV's komen ook in aanmerking voor de zogenoemde investeringsaftrek, waarbij een bepaald percentage van de investering fiscaal mag worden ingebracht. Sinds 1 januari 2025 zijn aangepaste percentages aangekondigd voor nieuw aangekochte lichte vrachtoortuigen – op voorwaarde dat die puur beroepsmatig gebruikt worden. Lichte vrachtoortuigen met een verbrandingsmotor aangekocht door zelfstandigen, vrije beroepen en kmo's zouden in aanmerking komen voor een investeringsaftrek van 10 procent. Dit voordeel zou dan gelden tot 31 december 2026, vanaf 1 januari 2027 zou de investeringsaftrek voor 'fossiele'

lichte vrachtoortuigen komen te vervallen. Nieuwe elektrische lichte vrachtwagens (batterij-elektrisch of met brandstofcel) zouden daarentegen in aanmerking komen voor een belastingaftrek van 40 procent (zelfstandigen, vrije beroepen en kmo's) of 30 procent (grote ondernemingen). Bemerkt het gebruik van de voorwaardelijke wijs; bij het ter perse gaan waren deze maatregelen nog altijd niet officieel goedgekeurd.

CONCLUSIE

De fiscale aantrekkingskracht van lichte vrachtoortuigen in België schuilt in een totaalpakket van voordelen: geen BIV, een bescheiden jaarlijkse verkeersbelasting, een btw-aftrek die hoog kan oplopen, en in sommige gevallen een VAA-bijdrage die lager ligt dan die van een personenwagen. Alleen moeten daarvoor dan wel alle randvoorwaarden vervuld zijn – denk aan de juiste kwalificatie, een bewijs van hoe het voertuig gebruikt wordt, een correcte inschatting van de verhouding tussen beroeps- en privékilometers, enzovoort. Vooral dat gemengde gebruik werk-privé houdt in de praktijk nogal wat risico's in: de combinatie van een hoger aandeel niet-recupereerbare btw, een CO₂-bijdrage en een VAA-bijdragen kunnen de kosten soms onverwacht doen oplopen. ●

2,5 TOT 3,5 TON: TACHOGRAAF VERPLICHT IN HET BUITENLAND

Vanaf 1 juli 2026 moeten ook lichte vrachtwagens met een maximaal toegestane massa (MTM) van meer dan 2,5 ton die ingeschreven zijn in het buitenland, voorzien zijn van een slimme tachograaf die hun rij- en rusttijden registreert. De verplichting, die geldig is binnen de hele EU, is ook van toepassing op lichtere LCV's met een aanhanger die het totaalgewicht van de combinatie boven 2,5 ton doet uitkomen. Daarmee gelden voor lichte vrachtoortuigen dezelfde regels die al sinds augustus 2025 van toepassing zijn voor voertuigen met een MTM van meer dan 3,5 ton. Het doel: de veiligheid en de bescherming van de bestuurder verbeteren. Die laatste zal een bestuurderskaart moeten ingeven vooraleer de weg op te gaan, terwijl de werkgever de rij- en rustgegevens tot 56 dagen moet bewaren. Met een digitale tachograaf kunnen die data over-the-air worden uitgelezen, wat de administratie flink vereenvoudigt. Voor een goed begrip: de verplichting geldt alleen voor internationaal vervoer, voor verplaatsingen binnen het land van inschrijving is zo'n tachograaf niet nodig.





PEUGEOT PARTNER



PEUGEOT PRO DAYS SPECIALE VOORWAARDEN VOOR PROFESSIONALS



PEUGEOT BEVEELT **TotalEnergies** AAN
Geef voorrang aan veiligheid.

⚡ 14,7 - 15,0 kWh/100 km ⛽ 5,0 - 5,2 l/100 km CO₂ 0 - 116 g/km (WLTP)

Als u vrij besluit om op deze Peugeot regelmatig betaald onderhoud te laten uitvoeren zoals voorzien in het onderhoudsboekje en dat in het Peugeot-netwerk wordt uitgevoerd, geniet u gratis van een speciale garantie die de belangrijkste mechanische onderdelen van het voertuig dekt. Deze speciale garantie is geldig tot het eerstvolgende reguliere onderhoudsinterval, tot een maximum van 8 jaar (inclusief de duur van de commerciële garantie van de fabrikant) of 160.000 km (afhankelijk van wat zich het eerst voordoet, hierbij verduidelijkt dat de wettelijke garantie niet beperkt wordt door deze termijnen) vanaf de eerste registratie van het voertuig. Deze speciale garantie heeft geen invloed op de commerciële garantie van de fabrikant, die geldig is, ongeacht waar het regelmatige onderhoud van het voertuig is uitgevoerd. Deze speciale garantie beperkt de rechten van de consument niet in het kader van zijn wettelijke garantie. Raadpleeg voor de inhoud, beperkingen en voorwaarden van deze speciale garantie de algemene voorwaarden die beschikbaar zijn op de website peugeot.be. V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux NV - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel: +32 78 15 16 15



Neem een abonnement!

€65,90 /JAAR

Waarom abonneren?

- Grondige, nauwkeurige tests en analyses
- Vergelijkende tests om met kennis van zaken de juiste keuze te maken
- Elke maand exclusieve inhoud rechtstreeks in je brievenbus
- Voordeliger

Nieuw

Ben je niet geabonneerd?

Ons magazine is ook verkrijgbaar op bestelling:
vraag je krantenwinkel om het voor je opzij te houden.

AUTOGIDS

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProduPress Advertising NV.

NOG GEEN WITTE ROOK

Dankzij een Europese richtlijn zul je in België ook elektrische bestelwagens met een maximaal toegestane massa van 4,25 ton met een rijbewijs B mogen besturen. Alleen sleept dat dossier aan...

Tekst: Laurent Blairon

Lange tijd was een maximaal toegestane massa (MTM) van 3,5 ton allesbepalend: het was de grens waaronder een bestelwagen nog als lichte vracht gold en met een rijbewijs B mocht worden bestuurd. Maar met de komst van elektrische aandrijflijnen en hun batterijen worden voertuigen almaar zwaarder, zodat het nuttige laadvermogen officieel vaak moet worden ingeperkt om onder die drempel van 3,5 ton te blijven. Het werkelijke potentieel van dit soort voertuigen blijft daardoor onderbenut, en sommige gebruikers aarzelen niet om die grenzen op te zoeken. Met alle gevolgen van dien als het tot een ongeval komt, want verzekeraars zijn daar allesbehalve coulant in.

Er is echter beterschap op komst, want eind 2025 kondigde Europa een richtlijn af (2025/2205) die het mogelijk maakt om lichte vrachtvoertuigen met een MTM tot 4,25 ton met een rijbewijs B te besturen. Lidstaten hebben drie jaar om die richtlijn in een lokale wetgeving om te zetten. In België weten we al dat de maatregel enkel zal gelden voor voertuigen met een alternatieve aandrijflijn (BEV, waterstof, gas), dus niet voor bestelwagens met een verbrandingsmotor of voor motorhomes, zoals in sommige buurlanden.

Daarnaast zouden bestuurders minimaal 2 jaar over hun rijbewijs moeten beschikken en is er sprake van een bijkomende opleiding. Die voorwaarden doet het debat tussen de verantwoordelijken aanslepen, waardoor de wetswijziging op zich laat wachten. Een status quo die op haar beurt de verkoop van elektrische bestelwagens afremt. Zolang er geen zekerheid is, kijken heel wat geïnteresseerden namelijk liever de kat uit de boom.

LESS IS MORE?

Nochtans kan het ook anders. Een grondig onderzoek naar de reële behoeftes kan al wonderen doen: misschien is die grotere (en zwaardere) batterij geen must, en kan het wel met een maatje minder. Dat bespaart op de aanschafprijs. En wat je verliest aan rijbereik, win je aan nuttig laadvermogen. Steeds meer constructeurs laten klanten kiezen uit verschillende batterijformaten, inclusief meer bescheiden exemplaren – zelfs in hun grotere bestelwagens. Belangrijk is dan wel dat dat kleinere pakket ook snel kan worden opgeladen.

Constructeurs zelf doen evenzeer moeite om gewicht te winnen, door terug te grij-

pen naar lichtere materialen en een eenvoudigere uitrusting – kijk maar naar de nieuwe Renault Estafette, met zijn kunststof rolluik achteraan en zijn bescheiden glaspertijven. Op die manier kan de MTM ook onder de 3,5 ton blijven, zonder al te veel laadvermogen op te offeren. Die nieuwe bovengrens van 4,25 ton is dus niet zaligmakend. Het kan even verstandig zijn zich aan te passen en de juiste keuzes te maken bij de aanschaf. Meer duidelijkheid wordt verwacht na de zomer. ●



PROEFPROJECT LOOPT BIJNA AF

Het Belgische proefproject met uitstootvrije bestelwagens tot 4,25 ton die met een rijbewijs B mogen worden bestuurd, loopt eind augustus af. Op heel veel interesse heeft dat project echter nooit kunnen rekenen. Begrijpelijk, want ook al waren deze voertuigen vrijgesteld van het gebruik van een tachograaf, toch bleven er nog heel wat andere wettelijke hindernissen bestaan. Zo dienden deze bestelwagens zich nog altijd te houden aan het verkeersbord C21, dat de toegang verbiedt voor voertuigen met een MTM van 3,5 ton of meer, zodat ze in veel stadscentra niet welkom waren. Ook de snelheidsbeperking van 90 km/u op de snelweg was een doorn in het oog.

CITROËN ë-C3 VAN

Lichte vrachtvarianten van een stadsauto: met de elektrificering en de lage-emissiezones wint het recept opnieuw aan belang. Getuige de nieuwe Citroën ë-C3 Van.

Tekst: Laurent Blairon



vervoeren natuurlijk; loodgieters of verwarmingstechniekers kunnen in de ë-C3 Van vlotjes hun basisapparatuur kwijt, terwijl de koffer ruim genoeg is om een hele wijk van pizza's te voorzien. Waarbij zijn compacte afmetingen een onmiskenbare troef zijn bij het parkeren...

Ook buiten de werkuren komt zo'n ë-C3 Van goed van pas – een grote hond bijvoorbeeld past er moeiteloos in, veilig achter zijn scheidingsnet. We denken ook aan vissers, die al hun gerei probleemloos in de laadruimte krijgen. En moet er al eens een ladder mee, dan kan die op het dakrek worden vervoerd.

VOORAL VOOR DE STAD

Uiteraard komt de ë-C3 Van het beste tot zijn recht in de stad, waar hij maximaal de vruchten plukt van zijn compacte formaat en het goede zicht rondom. De lichtjes hogere rijhouding zorgt eveneens voor een beter overzicht. Ondanks een bescheiden vermogen en koppel – 113 pk en 120 Nm –

Het is nu eenmaal des mensen: we hebben allemaal de neiging om onze behoefte qua vervoer te overschatten. Dat geldt ook voor lichte vrachtoetuigen, want misschien is zo'n grote, dure, onhandige bestelwagen wel helemaal geen must. De ë-C3 Van – de lichte vrachtersie van Citroëns elektrische stadsauto – bewijst alvast dat hij ook van heel wat markten thuis is. Dit model werpt zich dan ook op als een pragmatische tussenoplossing: hij is enerzijds polyvalenter dan een Ami Cargo en tegelijk minder duur dan een ë-Berlingo.

Technisch vertrekt de Van van dezelfde basis als de gewone ë-C3, maar dan zonder achterbank en met een scheidingsnet tussen voorstoelen en laadruim. De achterdeuren blijven gewoon functioneel, zodat

je ook een handige zijdelingse toegang tot het laadruim krijgt. Het resultaat is een puur elektrisch aangedreven lichte vrachtauto met het praktische gemak en alle uitrustingen van een personenwagen. Ledkoplampen, een snelheidsregelaar, USB-C-aansluitingen, een elektrische handrem en parkeersensoren achteraan: de ë-C3 Van heeft het allemaal. Deze lichte vrachtersie staat op stalen zeventienduimers en is beschikbaar in verschillende kleuren – het hoeft tenslotte niet altijd een 'white van' te zijn...

TOT 1.220 LITER

De Van-uitvoering biedt binnen een lengte van 4,01 meter tot 1.220 liter aan laadvolume. Het nuttige laadvermogen bedraagt ongeveer 245 kilogram: op het eerste gezicht pover, zeker in vergelijking met een klassieke bestelwagen, maar niet elke ondernemer heeft zakken cement te





vormen stoplichtsprintjes geen probleem, getuige een 0 tot 100 km/u in 10,4 seconden. De topsnelheid bedraagt daarentegen slechts 132 km/u, maar dat is in dezen minder belangrijk.

De LFP-batterij van 44 kWh belooft een theoretisch rijbereik van 323 kilometer; in werkelijkheid is dat eerder iets van een 220 kilometer wil je nog wat marge inbouwen. Het gemiddelde stroomverbruik zit namelijk ergens rond de 15 kWh/100 km in de stad, maar kan bij 120 km/u op de snelweg oplopen naar 23 à 24 kWh. En allicht nog meer in de winter, waardoor je op dat moment maar goed 140 kilometer rijbereik dreigt over te houden. Gelukkig kan de batte-

rij aan een snellader van 100 kW of meer in minder dan een halfuurtje weer van 10 naar 80 procent gebracht worden. De interne wisselstroomomvormer is standaard slechts eenfasig (7,4 kW), een driefasige 11 kW-lader is een optie.

Eerlijk gezegd waren we op voorhand wat ongerust voor het comfort in deze lichte vrachttuitvoering, maar de degelijke en knappe stoelen en het ophangingscompromis zorgen onderweg voor veel zachtheid. Net als de elektromotor trouwens. Voeg daar de moderne uitrusting aan toe, de volledige connectiviteit (met een centraal aanraakscherm) en je bekomt een ideale werkplek. Het niveau van een ë-Berlingo

haalt de ë-C3 Van uiteraard niet – dat is ook zijn roeping niet – maar hij kost ook veel minder: dankzij een actie die nog tot eind juni loopt, is hij er tijdelijk al vanaf ongeveer 15.000 euro exclusief btw. Een ijzersterk aanbod voor bijvoorbeeld beginnende zelfstandigen, maar ook voor zelfstandigen in bijberoep, met vaak beperkte investeringsmiddelen.

De ë-C3 Van is misschien niet de meest typische lichte vrachtauto, maar hij vormt niettemin een coherent aanbod. Uiteraard vergt hij compromissen, maar als hij aansluit bij je behoeftes, past hij perfect binnen je businessplan zonder dat hij je een rib uit het lijf kost. Verkijk je dus niet op dat lichte uiterlijk, daarachter gaat een degelijk instrument schuil met een uitstekende verhouding prijs-kwaliteit. Of hoe Citroën al slim anticipeert op een niche-markt die de komende jaren wel eens sterk aan belang zou kunnen winnen. ●

DE CONCURRENTIE

Leapmotor maakte zopas bekend dat het de Citroën ë-C3 Van concurrentie komt aandoen met de To3 LCV (foto). De formule en de doelgroep is dezelfde, de argumenten eigenlijk ook. Alleen ziet deze Chinees het nóg wat compacter en bescheidener: 657 liter laadvolume, 256 kilometer WLTP-rijbereik en een motor van 70 kW. De prijs bedraagt 14.590 euro, exclusief btw. Een (half) maatje groter dan de ë-C3 Van is de Renault 4 E-Tech Electric Société, de spirituele opvolger van de F4 van weleer. Helaas is die lichte vrachttuitvoering (nog?) niet te koop in België. En wie weet, misschien komt er ook wel zo'n Société-variant van de nieuwe Twingo?



PASPOORT

MOTOR	
Type	synchroon, permanente magneet
Vermogen (pk/kW)	113/83
Koppel (Nm)	120
BATTERIJ & LADEN	
Capaciteit batterij bruto/netto (kWh)	44/43,8
Vermogen geïntegreerde lader (kW)	7,4, 1-fasig (0: 11, 3-fasig)
Maximaal laadvermogen gelijkstroom (kW)	100
PRESTATIES	
Topsnelheid (km/u)	132
Gemiddeld WLTP-verbruik (kWh/100 km)	17,2
WLTP-rijbereik (km)	323
MATEN & GEWICHTEN	
Lengte/breedte/hoogte (mm)	4015/1755/1590
Laadvolume (mm)	730/1220
Rijklaar gewicht (kg)	1521
Nuttig laadvermogen (kg)	302
Sleepvermogen geremd/ongeremd	550/550
BUDGET	
Basisprijs (€)	15.050 (excl. btw)

HET AANBOD GROEIT

Ook de pick-up – in vele sectoren een onmisbare pakezel – ontsnapt niet aan de elektrische transitie. En hoewel hun marktaandeel nog altijd maar weinig voorstelt, neemt het aanbod aan elektrische pick-ups wel schoorvoetend toe. Een overzicht.

Tekst: Laurent Blairon

Als er één segment is waar er al eens smalend wordt gedaan om een puur elektrische aandrijving, dan is het wel dat van de pick-ups. Kopers in deze categorie van voertuigen zweren traditioneel bij dikke dieselmotoren of Amerikaanse V8-krachtbronnen; een EV staat zelden op hun wishlist. Nochtans heeft die elektrische aandrijving ook voor een pick-up zo haar voordelen. Het onmiddellijk beschikbare motorkoppel komt bijvoorbeeld handig van pas bij offroadwerk, of om

zware aanhangers te slepen. Terwijl hun V2L-toepassingen handig zijn om elektrisch gereedschap van stroom te voorzien op plekken waar er geen stopcontacten beschikbaar zijn.

Daarnaast kun je onderweg genieten van de onnavolgbare zachtheid van een elektrische aandrijving – maar evengoed van het prestatiepotentieel, dat dat van een klassieke pick-up met verbrandingsmotor ver overstijgt. Je kunt er trouwens donder op zeggen dat die laatste vroeg of laat hun fiscale voordeel gaan zien

verdampen. Nog los van het feit dat onze maatschappij verandert, en dat het in de toekomst veel beter staat als je bij klanten komt voorrijden in een stille en uitstootvrije pick-up dan in een lawaaierige en vervuilende diesel. Natuurlijk mogen we niet blind zijn voor hun hoge prijs of voor hun bescheiden rijbereik, waardoor ze niet voor alle toepassingen geschikt zijn. Al zijn er op dat vlak nogal wat verschillen tussen de modellen die op dit moment te koop zijn. Een overzicht van de markt.

TOYOTA HILUX EV INTERESSANTE NIEUWKOMER

Wie pick-up zegt, zegt Toyota Hilux. De gloednieuwe, negende generatie is nu ook in een elektrische variant beschikbaar. Dat nieuws deed onder liefhebbers van het model nogal wat stof opwaaien, maar wij konden al even met het model rijden en waren aangenaam verrast. Zijn twee elektromotoren (één per as), die samen 196 pk leveren, geven dit werkpaard een zachtheid die het model tot nog toe vreemd was. De Hilux EV spurt in 10 seconden naar 100 km/u en haalt een top van 140 km/u, maar maakt toch vooral indruk offroad. Zijn (puur elektronische) vierwielaandrijving maakt optimaal gebruik van de 500 Nm aan beschikbaar koppel (205 Nm vooraan, 286 achteraan) om het voertuig uit de neteligste situaties te bevrijden; de bodemvrijheid van 207 millimeter en de doorwaaddiepte van 700 millimeter doen de rest. De 59,2 kWh van zijn batterij maakt officieel een WLTP-rijbereik mogelijk van 257 kilometer. Globetrotters ga je daarvoor niet warm krijgen, maar volgens Toyota zijn er genoeg toepassingen waarvoor zo'n elektrische Hilux geknipt is – voor werven in de stad bijvoorbeeld, of op privédomeinen waar 4x4-capaciteiten een must zijn. Anderzijds kan de Hilux EV wel niet dezelfde laad- en sleepvermogens voorleggen als zijn dieselbroers: 'maar' 715 kilogram



respectievelijk 1.600 kilogram. Een vraagprijs van 57.438 euro (exclusief btw) is dan weer redelijk, zeker omdat ook deze elektrische Hilux geniet van het onkreukbare Toyota-imago en de uitgebreide merkgarantie.

TOYOTA HILUX EV

WLTP-rijbereik	257 km
Nuttig laadvermogen	715 kg
Maximaal sleepvermogen	1600 kg

ISUZU D-MAX EV

GENEKT DOOR ZIJN PRIJS?

Isuzu staat bij ons in de schaduw van merken als Ford en Toyota, maar is en blijft wel een pick-upspecialist in hart en nieren. Het D-Max-gamma werd onlangs uitgebreid met een EV-uitvoering, aangedreven door twee elektromotoren: een van 58 pk vooraan en een van 132 pk achteraan. Samen leveren die 176 pk en 325 Nm. De stroom komt uit een batterijpakket van 66,9 kWh, dat officieel een rijbereik van 263 kilometer mogelijk maakt. Wisselstroom laden kan driefasig met 11 kW, maar aan een snellader verteert de D-Max EV slechts een piekvermogen van 50 kW, zodat bijladen van 20 tot 80 procent al gauw een uurtje duurt. Jammer, want voor de rest is dit een echte krachtpatser, die tot 3,5 ton mag slepen en tot 1 ton kan vervoeren. De bodemvrijheid van 210 millimeter maakt hem ook geschikt voor het ruigere werk. Net zoals Toyota voor de Hilux EV ziet ook Isuzu voor de elektrische D-Max vooral duidelijk afgebakende toepassingen binnen een relatief

klein werkgebied – denk aan stadsdiensten, boswachters of uitbaters van een steengroeve. Met zijn stevige formaat (5,28 meter lang, wielbasis van 3,12 meter) heeft deze D-Max wel wat ruimte nodig. Bovenal dreigt zijn hoge prijs – 70.490 euro maar liefst, zonder btw – hem parten te gaan spelen...

ISUZU D-MAX EV	
WLTP-rijbereik	263 km
Nuttig laadvermogen	1000 kg
Maximaal sleepvermogen	3500 kg



MAXUS eTERRON 9

INDRUKWEKKEND

De eTerron 9 van de Chinese lichtevrachtspecialist Maxus maakt indruk. Niet alleen met zijn potige XXL-look, die menig liefhebber zal aanspreken, maar ook met zijn technische kenmerken. Oordeel zelf: 442 pk en 700 Nm afkomstig uit twee motoren, een sprint van 0 naar 100 km/u in 5,8 seconden en een topsnelheid van 190 km/u. Zijn grote batterij van 102,2 kWh maakt een WLTP-rijbereik mogelijk van 430 kilometer en kan op gelijkstroom worden opgeladen met 115 kW. Handig gevonden: zijn massieve neus biedt plaats aan een frunk van 236 liter. De eTerron 9 mag tot 3,5 ton trekken, maar zijn nuttige laadvermogen is wel beperkt tot 620 kilogram. Bovendien heeft dat formaat ook zijn beperkingen: want allemaal goed en wel dat je de LEZ binnen mag, maar probeer dit monster van 5,50 meter lang (met een wielbasis van 3,30 meter) maar eens geparkeerd te krijgen... Maar om de blitz te maken op de grote boulevards is hij natuurlijk geknipt.

MAXUS eTERRON 9	
WLTP-rijbereik	566 km
Nuttig laadvermogen	niet bekend
Maximaal sleepvermogen	3500 kg

KGM MUSSO EV

MEER DAN EEN LEUK SNOETJE

Uit Zuid-Korea komt deze nieuwe en veelbelovende Musso EV. Deze knappe verschijning van 5,16 meter lang (met een wielbasis van 3,16 meter) heeft aan présence geen gebrek. Zijn gewelfde motorcap, zijn ledstrip op de neus en zijn gewaagde lijnenspel geven de klassieke pick-upvormen nieuwe allures. Idem voor zijn interieur, dat bijzonder verfijnd is. De Musso EV is er in twee smaken: als achterwielaandrijver (207 pk en 339 pk) en als tweemotorige 4WD (237 pk, 630 Nm). De eerste spurt in 9,8 seconden naar 100 km/u, de tweede klaart dezelfde klus in 8 seconden rond. Hun topsnelheid bedraagt respectievelijk 162 en 177 km/u, het sleepvermogen 1.800 kilogram. Beide varianten rekenen voor hun stroom op een LFP-batterij van 81,6 kWh, goed voor een officieel rijbereik tot 420 kilometer in het geval van de 2WD. Opladen kan driefasig op wisselstroom (11 kW), of tot 120 kW aan de snellader. Met een zacht prijsje van 36.768,60 euro (zonder btw) zou de Musso EV wel een keer een hit kunnen worden.

KGM MUSSO EV	
WLTP-rijbereik	420 km (2WD)
Nuttig laadvermogen	± 700 kg
Maximaal sleepvermogen	1800 kg



AMERIKAANSE BODYBUILDERS

Aan de overkant van de Atlantische Oceaan doen ze ook aan elektrische pick-ups – waarbij de vermogens en batterijcapaciteiten al even indrukwekkend zijn als het formaat van

GM-TRIO

De knappe **Chevrolet Silverado EV** (onder links) ontwikkelt in zijn topversie maar liefst 754 pk en 1.064 Nm, genoeg om in amper 4,5 seconden naar 100 km/u te knallen. Met zijn gigabatterij van 205 kWh claimt hij een officieel rijbereik tot 793 kilometer, en dankzij een 800-voltarchitectuur kan hij snelladen tot 350 kW. De Silverado EV mag 3,5 ton slepen en 816 kilogram in zijn laadbak vervoeren. Reken voor dit bakbeest van 5,92 meter lang en 2,13 meter breed (met ingeklapte spiegels) op een Europese prijs



deze mastodonten. De meeste daarvan zijn – via een omweg van bedrijven gespecialiseerd in parallelle invoer – ook hier verkrijgbaar, zodat we ze je toch niet willen onthouden.

van minstens 65.000 euro, belastingen niet inbegrepen.

Nog uit de GM-stal komt de **Hummer EV** (onder, midden). Een Hummer is altijd al het summum van overdaad geweest, en dat is voor deze EV niet anders: 1.000 pk, 1.627 Nm en een sprint van 0 naar 100 in 3,1 seconden. Zijn officiële rijbereik bedraagt 563 kilometer. De Hummer EV is de breedste EV-pick-up van allemaal (2,20 meter, zonder spiegels), maar naar Amerikaanse normen ook verrassend compact (5,25 meter lang).



Met als randbemerking dat het genoemde rijbereik gemeten werd volgens de Amerikaanse EPA-normen, die wat strenger (lees: realistischer) zijn dan onze WLTP-cycli.

Vanaf 115.000 euro in Europa, belastingen niet meegerekend.

De op dezelfde basis gebouwde **GMC Sierra EV** (rechts) zou je kunnen zien als het chiquere broertje van de Hummer EV. Zijn 192 kWh-accu maakt een actieradius mogelijk van circa 800 kilometer. De elektromotoren – en de buitenafmetingen – zijn dan weer die van de Silverado, met keuze uit vermogens van 510 tot 754 pk. Daarmee vergeleken is de GMC wel duurder: ongeveer 96.000 euro exclusief belastingen.



RAM

Ook **RAM** – onderdeel van de Stellantis-groep – laat zich niet onbetuigd: de **1500 REV** heeft de zware taak om de imposante V8-motoren te doen vergeten, en kan daarvoor rekenen op enkele doorslaggevend argumenten. Zoals een batterij van 168 kWh (goed voor 560 kilometer rijbereik), optioneel in te ruilen voor

een pack van zomaar even 229 kWh, allebei op te laden met 350 kW. Net zo indrukwekkend: een vermogen en koppel van 654 pk en 840 Nm, een nuttig laadvermogen van 1.200 kilogram en een sleepvermogen tot 6,3 ton. Op het moment van schrijven was Stellantis er nog altijd niet uit of export naar Europa op het programma staat of niet.

DE BUITENBEENTJES

Hier in Europa (nog?) niet verkrijgbaar is de **Rivian R1T**. Met zijn 5,51 meter niet echt de handigste in onze steden, maar zijn sympathieke look maakt veel goed. Al scoort hij vooral met zijn vermogen: in zijn topversie met vier motoren is hij bijna 800 pk sterk, spurt hij in 3 seconden naar 100 km/u en haalt hij 200 km/u. Voeg daar ook vierwielsturing aan toe, en je krijgt bijna een supercar in pick-upvorm. Twee batterijpakketten zijn verkrijgbaar: met 150 en met 180



kWh, waarbij het EPA-rijbereik oploopt tot 640 kilometer.



En dan is er natuurlijk nog het echte alfamannetje van de roedel, de **Tesla Cybertruck**. Een echt buitenbeentje, dat met zijn immense afmetingen (5,89 meter), zijn onnavolgbare look en alle hetze rond het merk en zijn grote roerganger voor velen nu al een cultstatus heeft bereikt. Je ziet ze in Amerika dan ook geregeld rijden... maar niet bij ons: zijn 3 ton aan vlijmscherpe randen metaal zijn niet welkom op onze wegen. Zuinig is een Cybertruck niet – reken in de praktijk op 30

kWh en meer – zodat het reële rijbereik ondanks de 123 kWh-batterij met moeite 400 kilometer bedraagt. Maar deze kolos is vooral comfortabel, en verrassend levendig. Zowel in de bochten als in een rechte lijn trouwens, want zijn 600 pk stuwt hem in amper 2,7 seconden naar 100 km/u. Waanzin...

CONCLUSIE

Dit marktoverzicht van de elektrische pick-ups doet ons toch wat twijfelen. Want beantwoorden deze modellen écht aan een reële vraag, of zijn ze toch vooral bedoeld als uithangbord, als elektrisch visitekaartje? In ieder geval is het fenomeen niet zomaar meer weg te lachen; gedegen nieuwkomers als de Toyota of de KGM tonen aan dat constructeurs wel degelijk geloven in dit nog jonge segment.

Perfectie van fundering
tot zonnepaneel,
daar mag je trots op zijn.

Reken op de Volkswagen Transporter, trotse partner van het échte werk.
Ontdek hem nu bij je Volkswagen Van Center
en op volkswagen-bedrijfsvoertuigen.be.



Commercial
Vehicles

Van Center

D'teteren  **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.**
Milieu-informatie (KB 19/03/2004): volkswagen-bedrijfsvoertuigen.be.
V.U.: D'teteren Automotive SA/NV, Volkswagen Commercial Vehicles Import,
Thomas Wandeberghenlaan 18, 3074 Kortenaken

Elke ongeautoriseerde kopie is strafbaar en kan vervolgd worden. De afbeelding is de bestemming van ProduPress Advertising NV.