

AUTOGIDS

SPECIAL LICHTEVRACTWAGENS

ALLES OVER LICHTEVRACTWAGENS IN BELGIË



- ▶ **MARKT 2024-2025**
Mooie vooruitzichten na een jaar van stagnering
- ▶ **FISCALITEIT**
Elektrische bestelwagens binnenkort 120% aftrekbaar?
- ▶ **GETEST**
Het elektrische Ford Transit-gamma
- ▶ **WETGEVING**
Elektrische lichtevracht: de limiet op 4,25 ton?
- ▶ **GETEST**
Volkswagen Transporter & e-Transporter
- ▶ **NIEUW**
Renault Trafic, Goëlette & Estafette E-Tech
- ▶ **INTERVIEW**
Yannick Bignon, Directeur Project Design LCV Renault
- ▶ **BRANDSTOFFEN**
Focus op HV0100, duurzame diesel
- ▶ **CASE STUDY**
Iveco eDaily's bij UPS
- ▶ **BREAKS EN SUV'S**
ALS LICHTEVRACT
Handig achterpoortje

Gratis bijlage bij AutoGids 1152 van 28/05/2025.

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

OPEL BEDRIJFSVOERTUIGEN

PARTNER VAN JOUW AMBITIES //



VANAF 189€/MAAND*

EXCL. BTW IN FINANCIËLE RENTING
ENKEL GELDIG TIJDENS DE **PRO DAYS**

**PRO
DAYS**



O P E L

milieu-informatie (KB 19/03/2004): [opel.be](https://www.opel.be)



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

0,0-11,1 l/100 km

0-292 g/km (WLTP)

22.0-29.4 kWh/100 km

Contacteer uw Opel verkooppunten voor meer informatie aangaande de fiscale aspecten van uw 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.

*Voorbeeld in Financiële Renting voor een Combo Cargo L1H1 Light 1.2 Turbo 110 S/S MT6, op basis van een duurtijd van 60 maanden en 100.000 km. Verkoopprijs: 18 052,00€ ZBTW. Maandelijks huur van 189,00 €, mits een 1ste verhoogde huur (optionele) van 1 487,75 € en een aankoopoptie van 1 487,75, korting(en) verrekend. Financiële Renting is uitsluitend voor professioneel gebruik. Alle prijzen zijn exclusief BTW. Onder voorbehoud van prijswijzigingen en vergissingen. Aanbieding geldig van 01-05-2025 tot en met 31-05-2025. Voorstel van Financiële Renting opgesteld door Stellantis Financial Services Belux N.V. (lener), Bourgetlaan 20-1 te 1130 Brussel, België, RPR: Brussel, KBO nr.: 0417.159.386, tel.: +32 (0)2/370 77 11, IBAN: BE86 3100 0100 5250, BIC: BBRU BE BB, e-mailadres: services4you@stellantis-finance.com, onder voorbehoud van goedkeuring van het dossier.

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

VOORAF

DE TOEKOMST KLEURT ELEKTRISCH

Ons verkeer verandert in een snel-treinvaart. Door het groeiende succes van fenomenen als levering aan huis is de zogenoemde 'camionnettisering' nu ook in onze steden en dorpskernen voelbaar. En het mag dan al comfortabel zijn om je huis niet uit te hoeven voor je dagelijkse boodschappen, de talloze bestelwagens die daarvoor onderweg zijn, beginnen stilaan iets van een ongecontroleerde kettingreactie te krijgen. De cijfers spreken voor zich: het aantal aan huis geleverde pakketten groeit jaar na jaar, en daarmee ook de vloot aan bestelwagens die daarvoor nodig zijn – helaas met alle meeruitstoot en overlast van dien. Europa zou die onmisbare schakels in de logistieke keten graag wat meer in een schonere richting duwen, maar België hinkt op dat vlak achterop: vandaag gebeurt slechts een fractie (minder dan 5 procent) van alle leveringen in ons land uitstootvrij. Misschien kan een aanpassing van de wetgeving en de fiscaliteit soelaas brengen? Er liggen plannen op tafel om elektrische bestelwagens meer dan 100 procent aftrekbaar te maken, en tegelijk loopt er in ons land een proefproject om dit soort voertuigen tot 4,25 ton toegankelijk te houden met een rijbewijs B. De constructeurs blijven in elk geval niet op de uitslag van dat proefproject wachten: er gaat bijna geen maand voorbij of er wordt ergens wel een nieuwe of opgewaardeerde elektrische bestelwagen voorgesteld. De toekomst van de logistieke sector lijkt dan ook onvermijdelijk elektrisch te worden. In deze special brengen we je een stand van zaken in de sector van de lichtevrachtwagens, en stellen we je daarnaast ook enkele interessante nieuwe modellen voor.

Veel leesplezier!

Laurent Blairon

INHOUD

MARKT

6 2024 & Q1 2025

FISCALITEIT

8 Verhoogde aftrekbaarheid in 2026?

GETEST

10 Ford e-Transit-gamma 2025

WETGEVING

14 Elektrische lichtevracht tot 4,25 ton

GETEST

16 Volkswagen Transporter & e-Transporter

NIEUW

18 Renault Trafic, Goelette & Estafette E-Tech Electric E-Tech

INTERVIEW

21 Yannick Bignon, directeur Project Design LCV Renault

BRANDSTOFFEN

22 HV0100, duurzame diesel

CASE STUDY

24 Iveco eDaily's bij UPS

FISCALITEIT

26 Breaks en SUV's als lichtevracht



Special lichtevrachervoertuigen

een uitgave van ProduPress NV,
Herrmann-Debrouxlaan 54,
1160 Oudergem (Brussel)

Verantwoordelijke uitgever

Vincent Delmotte

Algemene directie

Vincent Delmotte

Hoofredactie

Klaas Janssens

Eindredactie

Werner Van Kerckhoven

Coördinatie

Laurent Blairon

Medewerkers

Olivier Grygs, Dieter Quartier

Beelden

Adobe Stock, constructeurs

Lay-out

Bert Baekelandt

Commercieel directeur

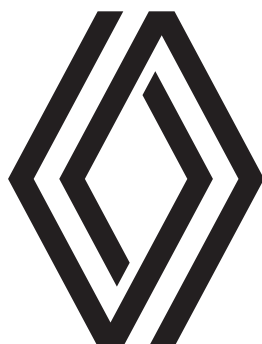
Marc Hootelé

Reclameregie

ProduPress Advertising
Herrmann-Debrouxlaan 54,
1160 Oudergem (Brussel)

Sales Managers

Frank De Brauer
(fdebrauer@produpress.be)
Frédéric De Cooman
(fdecooman@produpress.be)



RENAULT E-TECH ELECTRIC BEDRIJFSVOERTUIGEN

Master, bedrijfsvoertuig van het jaar 2025
tot 460 km autonomie ⁽¹⁾
1 625 kg laadcapaciteit ⁽²⁾
tot 14,8 m³ laadvolume ⁽³⁾
100% fiscaal aftrekbaar

meer info



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



van of the year

0 gr CO₂/km · 22,7 - 25,8 kwh/100 km (wltp)

contacteer je verdeler voor alle informatie over de fiscaliteit van je wagen

(1) Master versie grote bestelwagen L2H2 4t E-Tech electric 87 kWh, volgens wltp. (2) voor Master versie grote bestelwagen L2H2 E-Tech electric 4t 87 kWh (3) Master versie grote bestelwagen L3H3 E-Tech electric. adverteerder: Renault België Luxemburg n.v. (invoerder) bergensesteenweg 281, 1070 brussel, BTW BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpr brussel. milieu-informatie [K.B. 19.03.2004] op www.renault.be  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Renault Pro+

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

professionnels.renault.be

STAGNERING EN BLITZSTART

De markt voor lichte bedrijfsvoertuigen is vorig jaar gestagneerd in ons land. Dat betekent niet dat er zich geen interessante trends aftekenen of dat er geen stijgers en dalers zijn in het klassement. 2025 is bovendien sterk uit de startblokken geschoten.

Tekst: Dieter Quartier | Data: Febiac

Net als die van de personenwagens is de markt voor lichte vrachtoertuigen tot 3,5 ton vorig jaar lichtjes afgekoeld. De 67.549 ingeschreven units van 2023 konden net niet geëvenaard worden in 2024, waarin 1.769 minder lichte bedrijfsvoertuigen op kenteken werden gezet. Volkswagen zwemt echter duidelijk tegen de stroom in en wist vorig jaar goede zaken te doen (+ 27,67 procent), en ook Nissan wist haast 10 procent meer voertuigen te verkopen ten opzichte van het jaar voorheen.

Buiten de top 10 valt op dat Maxus flink is gegroeid, net als nobele onbekenden als STX en HVM. Die twee laatste namen betreffen fabrikanten van voertuigen voor paardentransport – een specifiek segment dat blijkbaar overgaat van draf naar galop. Hekensluiter in de top 20 is Fuso, de afdeling van Mitsubishi die zich bezighoudt met de kleinste categorie vrachtwagens. Die bestaat ook in een 3,5-tonversie. Voorlopig toch nog, want in 2026 stopt de productie.

Wat verder nog opvalt? Dat Stellantis er een erg moeilijk jaar heeft opzitten. Citroën, Fiat, Opel en Peugeot: allemaal schrijven ze verliezen met dubbele cijfers. Renault, Ford, Mercedes en Toyota wisten hen blijkbaar marktaandeel af te snoepen, want zij lieten lichte groeicijfers noteren. En wat automerken als Land Rover en BMW in de top 20 doen? Het gaat om tot lichtevrachtoertuigen omgebouwde breaks en SUV's. Inderdaad, dat achterpoortje is door onze overheid nog altijd niet gesloten. Zelfs als particulier profiteer je door een dergelijke ombouw van absurd lage taken, op voorwaarde tenminste dat je in Vlaanderen of Brussel bent gedomicilieerd (in Wallonië worden deze voertuigen voor privépersonen als personenwagen belast). Je moet er natuurlijk wel je achterbank voor opofferen.

DE POPULAIRSTE MODELLEN

Als we in de details duiken, dan zien we dat de Renault Master met 4.637 inschrijvingen niet alleen de scepter zwaait in het segment van de grote bestelwagens, maar daarmee ook

de algemene ranglijst van alle lichtevrachtoertuigen aanvoert. Ook de tweede plaats is voor Renault, met de Trafic, en met de Kangoo palmt het Franse merk daarnaast ook nog eens de negende positie in de top 10 in.

In totaal werden er in 2024 exact 12.500 lichte vrachtoertuigen van het merk Renault ingeschreven. De zilveren medaille gaat naar Ford, dat 11.076 voertuigen afleverde. Vooral de Transit en Transit Custom scoren goed.

BESTVERKOCHTE LICHTEVRACTVOERTUIGEN IN 2024, PER MERK					
(AANTAL IN BELGIË INGESCHREVEN EXEMPLAREN + EVOLUTIE T.O.V. 2023)					
December	2024		2023		Verskil
	Totaal	%	Totaal	%	
Cumul	65 780		67 549		-1 769
1 RENAULT	12 500	19,00%	12 206	18,07%	294
2 FORD	11 076	16,84%	10 880	16,11%	196
3 VOLKSWAGEN	8 541	12,98%	6 690	9,90%	1 851
4 MERCEDES	7 912	12,03%	7 660	11,34%	252
5 PEUGEOT	6 361	9,67%	7 202	10,66%	- 841
6 CITROËN	3 786	5,76%	5 310	7,86%	-1 524
7 TOYOTA	2 762	4,20%	2 679	3,97%	83
8 OPEL	2 646	4,02%	3 963	5,87%	-1 317
9 FIAT	2 022	3,07%	3 577	5,30%	-1 555
10 NISSAN	1 552	2,36%	1 414	2,09%	138
11 MAN	1 270	1,93%	1 209	1,79%	61
12 IVECO	1 225	1,86%	1 526	2,26%	- 301
13 LAND ROVER	718	1,09%	571	0,85%	147
14 STX	645	0,98%	252	0,37%	393
15 ISUZU	586	0,89%	482	0,71%	104
16 MAXUS	409	0,62%	239	0,35%	170
17 SUZUKI	316	0,48%	320	0,47%	- 4
18 BMW	266	0,40%	111	0,16%	155
19 HVM	209	0,32%	157	0,23%	52
20 FUSO	184	0,28%	177	0,26%	7



VW bezette de derde plaats in 2024 dankzij een opgefrist gamma. Wel moest het Duitse merk Renault en Ford laten voorgaan.



De Renault Master wisselde vorig jaar van generatie. Zijn verkoopsucces is de som van voorraadkortingen op de oude Master en veel interesse voor zijn opvolger.

BESTVERKOCHTE BESTELWAGENS IN 2024, PER MODEL		
1	Renault Master	4.637
2	Renault Trafic	4.305
3	Ford Transit Custom	4.036
4	Mercedes Sprinter	2.950
5	Peugeot Partner	2.533
6	Ford Transit	1.933
7	VW Crafter	1.884
8	VW Transporter	1.754
9	Renault Kangoo	1.753
10	VW Caddy	1.616

(aantal in België ingeschreven exemplaren)

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

Bij de kleine bestelwagens trekt Stellantis (Peugeot, Citroën, Opel) het laken naar zich toe. De Renault Kangoo slaagde er niet in om de Peugeot Partner van de koppositie te houden. De nochtans nagelnieuwe VW Caddy moet genoegen nemen met de derde plaats. In het segment van de middelgrote

bestellers wordt de taart over meerdere merkgroepen verdeeld; opvallend is hier wel de grote voorsprong van Renault en Ford op de rest. Ook bij de allergrootste vrachtvoertuigen tot 3,5 ton behoren de modellen in de top vijf elk tot een andere groep.

BESTVERKOCHTE KLEINE BESTELWAGENS 2024		
1	Peugeot Partner	2.533
2	Renault Kangoo	1.753
3	VW Caddy	616
4	Citroën Berlingo	1.279
5	Opel Combo	212

(aantal in België ingeschreven exemplaren)



Een huis-, tuin- en keukennaam, de Peugeot Partner, die nog altijd de koppositie bekleedt bij de kleine bestelwagens.

BESTVERKOCHTE MIDDELGROTE BESTELWAGENS 2024		
1	Renault Traffic	4.305
2	Ford Transit Custom	4.036
3	VW Transporter	1.754
4	Peugeot Expert	1.244
5	Toyota Proace	553

(aantal in België ingeschreven exemplaren)



De Traffic liep vorig jaar al op zijn laatste benen. Met de nodige kortingen vindt hij nog steeds gretig aftrek.

BESTVERKOCHTE GROTE BESTELWAGENS 2024		
1	Renault Master	4.637
2	Mercedes Sprinter	2.950
3	VW Crafter	1.884
4	Ford Transit	1.933
5	Peugeot Boxer	1.462

(aantal in België ingeschreven exemplaren)

BESTVERKOCHTE PICK-UPS 2024		
1	Ford Ranger	2.409
2	Toyota Hilux	799
3	Isuzu D-Max	579
4	VW Amarok	540
5	Maxus T90	110

(aantal in België ingeschreven exemplaren)

Bij de pick-ups tekent zich duidelijk een neerwaartse trend af. Dat heeft ongetwijfeld te maken met de wijzigingen die de jongste jaren werden doorgevoerd op wettelijk vlak. Zowel in Vlaanderen als in Brussel en Wallonië wordt een pick-up intussen namelijk als een personenauto belast als hij door een particulier wordt aangeschaft. Hij betaalt als privé-persoon vandaag dus wél BIV op een pick-up én de normale verkeersbelasting in plaats van het summere bedrag dat van toepassing is op een lichtvrachtvoertuig. Opvallend: hoewel de Ford Ranger en de VW Amarok op hetzelfde platform staan, dezelfde motoren gebruiken en op de keper beschouwd niet zo veel van elkaar verschillen, wist Ford er vorig jaar toch 4,5 keer zoveel stuks van te slijten als Volkswagen. De Amarok moet het zelfs afleggen tegen veel oudere modellen als de Toyota Hilux (uit 2015) en Isuzu D-Max (uit 2019).



Andere merken kunnen enkel maar dromen van de verkoopcijfers die Ford scoort met de Ranger, die nu ook als plug-inhybride bestaat.



ELEKTRISCH OP KOMST?

Over alle segmenten heen werden er in 2024 exact 2.456 elektrisch aangedreven lichtvrachtvoertuigen ingeschreven. Dat zijn er 577... minder dan in 2023. Met 2.456 exemplaren op een totaal van 65.780 was de elektrische bestelwagen vorig jaar slechts goed voor 3,7 procent van alle nieuwe inschrijvingen. De andere alternatieve aandrijfvormen zijn nog veel schaarser vertegenwoordigd: hybride, aardgas en lpg zijn telkens maar goed voor enkele tientallen stuks. Bij de pick-ups is er procentueel gezien wél een opmerkelijke stijging aan EV-zijde, maar het gaat in totaal nog altijd maar om 110 stuks op een totaal van 4.590 voertuigen, oftewel een marktaandeel van niet eens 2,4 procent. Wat blijkt? Dat het allemaal om Maxus T90's gaat. Kijken we naar de elektrische bestelwagens, dan zijn er merklijk meer grote voertuigen (met een MTM van 3 tot 3,5 ton, genre Ford Transit) ingeschreven, namelijk 903 in plaats van 345. Er tekent zich daarentegen een flinke daling af in de segmenten eronder (2 tot 2,5 ton en 2,5 tot 3 ton): daar kromp het aantal elektrische inschrijvingen met de helft. Dat is wellicht niet de tendens die de overheid had verwacht. Maar kun je het de bedrijven kwalijk nemen dat ze teruggrijpen naar de vertrouwde diesel- of benzinemotor, die hen niet voor operationele problemen stelt (rijbereik, laadtijden, enzovoort) en stukken minder duur is? Er is tenslotte nog altijd geen fiscale incentive voor elektrische bedrijfsvoertuigen – met uitzondering van een premie in het Brusselse Gewest voor kleine ondernemers die aan bepaalde voorwaarden voldoen.

STERKE START VOOR 2025

Hoewel 2024 met een kleine daling afsloot, hebben de lichte bedrijfsvoertuigen sinds december 2024 de wind volop in de zeilen. Het eerste kwartaal van 2025 klokte af op 20.247 inschrijvingen, of 11,2 procent meer dan in dezelfde periode in 2024. Ford is de duidelijke winnaar (+42,32 procent), gevolgd door Stellantis-merken Peugeot, Citroën, Opel en Fiat, die hun verliezen van vorig jaar lijken goed te maken.

Renault profiteert niet mee van de groei, net zomin als Volkswagen, dat 10,06 procent minder voertuigen afleverde. De sterkste daler is Toyota, dat 18,43 procent achteruitgaat ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. En er duikt een onbekende naam op in de top 20: Edward Davies. Klinkt nogal Brits? Inderdaad, het betreft een fabrikant afkomstig van de overzijde van het Kanaal die (sportieve) transformaties doet op basis van Ford-voertuigen. ●

BESTVERKOCHTE LICHTVRACHTVOERTUIGEN Q1 2025, PER MERK (AANTAL IN BELGIË INGESCHREVEN EXEMPLAREN + EVOLUTIE T.O.V. Q1 2024)						
Maart	2025 Totaal		2024 Totaal		Diff.	
Cumul	20.247	%	18.211	%	2.036	11,18%
1 FORD	4.116	20,33%	2.892	15,88%	1.224	42,32%
2 RENAULT	2.926	14,45%	2.981	16,37%	- 55	-1,85%
3 MERCEDES	2.441	12,06%	2.335	12,82%	106	4,54%
4 PEUGEOT	2.433	12,02%	2.068	11,36%	365	17,65%
5 VOLKSWAGEN	1.939	9,58%	2.156	11,84%	- 217	-10,06%
6 CITROËN	1.844	9,11%	1.317	7,23%	527	40,02%
7 OPEL	966	4,77%	835	4,59%	131	15,69%
8 TOYOTA	739	3,65%	906	4,98%	- 167	-18,43%
9 FIAT	655	3,24%	490	2,69%	165	33,67%
10 MAN	439	2,17%	404	2,22%	35	8,66%
11 IVECO	421	2,08%	351	1,93%	70	19,94%
12 NISSAN	411	2,03%	462	2,54%	- 51	-11,04%
13 LAND ROVER	320	1,58%	224	1,23%	96	42,86%
14 ISUZU	133	0,66%	148	0,81%	- 15	-10,14%
15 MAXUS	103	0,51%	77	0,42%	26	33,77%
16 BMW	84	0,41%	71	0,39%	13	18,31%
17 EDWARD DAVIES	47	0,23%	24	0,13%	23	95,83%
18 FUSO	39	0,19%	44	0,24%	- 5	-11,36%
19 AUDI	27	0,13%	32	0,18%	- 5	-15,63%
20 DACIA	27	0,13%	15	0,08%	12	80,00%

VERHOOGD AFTREKBAAR IN 2026?

In het regeerakkoord van de nieuwe federale regering is er sprake van een tijdelijke (?) “verhoogde aftrekbaarheid” voor elektrische bestelwagens. Maar wat dat dan precies betekent?

Tekst: Olivier Grygs

Vandaag is elk bedrijfsvoertuig, ongeacht zijn type aandrijving, voor 100 procent fiscaal aftrekbaar in ons land. In haar regeerakkoord spreekt onze nieuwe federale regering echter van een (tijdelijke?) verhoging van de aftrekbaarheid voor elektrische bestelwagens. Uit goede bron werd ons bevestigd dat dit voorstel eind dit jaar op de tafel zal liggen bij de onderhandelingen voor de programmawet voor 2026. In de tussentijd blijven er nog veel onbekendes. Want gesteld dat het voorstel wordt goedgekeurd, over welk percentage qua aftrekbaarheid voor elektrische lichtevrachtoertuigen spreken we dan? 120? En wat met hun tegenhangers met verbrandingsmotor; blijven die 100 procent aftrekbaar of niet? Wat die laatste vraag betreft, lijken de eerste echo's vanuit de ministriële kabinetten geruststellend: het doel zou zijn om de elektrificering een duwtje in de rug te geven, zonder daarom bedrijven te straffen omdat ze nog voertuigen met een verbrandingsmotor gebruiken.

Hoe dan ook zou deze maatregel een boost kunnen geven aan de verkoop van elektrische bestelwagens in ons land,



Een verhoogde fiscale aftrekbaarheid zou kmo's en zelfstandige ondernemingen kunnen overtuigen om de stap naar elektrische aandrijving te zetten.

die achterblijft bij de vooropgestelde doelstellingen. In 2024 werden in België amper 2.456 nieuwe elektrische lichtevrachtoertuigen ingeschreven, hetzij 19,1 procent minder (!) dan in 2023. Met een marktaandeel van slechts 3,7 procent voor elektrische lichtevrachtoertuigen hinkt ons land stevig achterop bij het Europese gemiddelde, dat 6,1 procent bedraagt. Toch lijkt er in 2025 wat te be-

wegen: in het eerste kwartaal werden er 890 elektrisch aangedreven lichte bedrijfsvoertuigen ingeschreven, of meer dan 50 procent meer dan in dezelfde periode van 2024. Als die trend zich doorzet, is dat reden genoeg om een krachtige fiscale incentive te rechtvaardigen, om elektrische bestelwagens nog meer promoten bij professionals.

Een verhoogde aftrekbaarheid kan een sterke hefboom zijn om kmo's en zelfstandigen de stap te laten zetten naar elektrische aandrijving, zonder dat er sprake is van een brutale overgang voor degenen die vasthouden aan een 'fossiele' bestelwagen. Toch is het nog wachten op de finale onderhandelingen om de details van deze maatregel te kennen: het exacte percentage qua aftrekbaarheid, hoe lang de maatregel van toepassing zal zijn, aan welke voorwaarden voldaan moet zijn om ervoor in aanmerking te komen, enzovoort. Een moeilijke evenwichtsoefening voor de onderhandelaars, om ervoor te zorgen dat de hele energietransitie ons geen economische kater bezorgt. ●

INSCHRIJVINGEN LICHEVRACHTVOERTUIGEN Q1 2025 VS. Q1 2024

	Q1 2025	Q1 2025	Q1 2024	Q1 2024
AANDRIJVING	AANTAL EX.	MARKTAANDEEL (%)	AANTAL EX.	MARKTAANDEEL (%)
DIESEL	17.794	87,88	16.115	88,49
BENZINE	1.252	6,18	1.449	7,96
ELEKTRISCH	890	4,40	584	3,21
PLUG-INHYBRIDE	268	1,32	2	0,01
HYBRIDE	37	0,18	24	0,13
LPG	5	0,02	11	0,06
CNG	1	0,00	26	0,14
TOTAAL	20.247	100,00	18.211	100,00

Bron: Febiac

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



PEUGEOT PROFESSIONAL



Tot 2 ton en 17 m³ laadvermogen
Meer dan 20 rijhulpsystemen

PEUGEOT BEVEELT TotalEnergies AAN

Geef voorrang aan Veiligheid. 5,2–13,2l/100km 18–35,2kWh/100km 0–347 g/km(WLTP)

Contacteer je verkooppunt voor alle informatie over de fiscaliteit van je wagen.

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

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

THE E-TEAM

Ford Pro heeft de zeilen in de wind in Europa. De verkoop loopt als een trein, met voor 2025 ook nog eens drie interessante (deels) elektrische nieuwkomers in allerlei formaten. Wij konden die E-Transit Courier, Transit Connect PHEV en E-Transit 89 kWh gaan testrijden.

Tekst: Laurent Blairon

Voortaan bestaat elke bestelwagen uit Fords Transit-familie ook in een geëlektrificeerde variant. De eerder al gelanceerde elektrische Transit Custom kreeg het gezelschap van de E-Transit Courier én van de nieuwe lange E-Transit met groter rijbereik. Daartussenin biedt de Transit Connect PHEV een interessante oplossing voor wie nog niet helemaal klaar is om de stap naar volledig elektrische aandrijving te zetten.

E-TRANSIT COURIER, DE SLIMSTE

Het segment van de kleine bestelwagens heeft de jongste jaren een flinke deuk gekregen. De Renault Kangoo bestaat niet meer in zijn Compact-versie, Citroën en Peugeot zijn gestopt met de Nemo en Bip-

per, en Volkswagen heeft in deze voertuigklasse simpelweg geen bestelwagens. Ford is sinds vorig jaar daarentegen terug van weggeweest, met een nieuwe Transit Courier (die ook bestaat als Tourneo Courier voor personen), een voertuig dat de gezonde basis van de Puma overneemt. Al in 2024 bij de lancering van de versie met verbrandingsmotor maakte Ford bekend dat er ook een *full electric* variant van de Transit Courier zou komen. Die is er intussen, en we konden hem gaan testrijden in en rond Barcelona.

De vraag is natuurlijk in welke mate je nog van een 'kleine' bestelwagen kunt spreken, wetende dat de Courier 4,33 meter lang is... Maar in de praktijk is deze Ford met zijn afmetingen geknipt voor de stad, en blijkt dat formaat 'tussen tafel en stoel' handig gekozen. De E-Transit Cou-

rier is eerder hoog (1.852 millimeter) dan breed (1.800 millimeter) en is uiterlijk niet te onderscheiden van zijn tegenhanger met verbrandingsmotor, tenzij door de fijne ledstrip die de twee koplampen met elkaar verbindt. Het zorgt voor een chique toets die de 'Courier-zonder-E' misschien wat mist.

Naast dat handige formaat zijn ook de draaicirkel (10,7 meter) en het erg goede zicht rondom sterke punten van de E-Transit Courier. De elektrische aandrijving heeft geen enkele moeite met de 1,5 ton rijklaar, en de MacPhersons vooraan en torsieas achteraan zorgen ervoor dat deze bestelwagen stevig en stabiel op de weg ligt – zelfs met 240 kilogram in het laadruim. De E-Transit Courier heeft een nuttig laadvermogen van 700 kilogram en mag tot 750 kilogram slepen. Aangezien de wielbasis van 2,69 meter ongewijzigd bleef, past er nog altijd 2,9 kubieke meter achter in de elektrische Courier. De laadruimte is groot genoeg voor twee europalletten, en dankzij een luik in de scheidingswand met de cabine kunnen voorwerpen tot 2,60 meter worden vervoerd. Handig is dat de kleinste elektrische Transit ook een frunk heeft, waarin de laadkabels passen.

De elektromotor van de E-Transit Courier is eigen Ford-fabricaat (hij wordt gebouwd in de fabriek in het Engelse Halewood). Met 136 pk en 290 Nm op de voorwielen heeft deze molen voldoende pit achter de hand om zich moeiteloos en in alle stilte een weg te banen door Barcelona, of om 145 km/u te halen op de snelweg. Doe je het rustiger aan, dan weet de elektrische Courier 300 kilometer uit een volle batterij van 43 kWh te puren, een actieradius die we met ons



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

testgemiddelde van 15,3 kWh/100 km ook in de praktijk behoorlijk dicht wisten te benaderen. Elke E-Transit Courier krijgt een interne lader van 11 kW en kan gelijkstroom laden tot 100 kW.

Werk en ontspanning combineren kan met het Digiboard, dat twee digitale schermen van elk 12 duim verenigt waarachter het SYNC4 draait. Op die interface is niks aan te merken: hij is volledig en intuïtief te bedienen. De prijzen voor de E-Transit Courier beginnen bij 29.550 euro, exclusief btw. Dat blijft redelijk... maar is wel 10.500 respectievelijk 9.900 euro duurder dan de 1.0 EcoBoost op benzine en de 1.5 EcoBlue-diesel. Maar bij Ford zijn ze formeel: de gebruikskosten van deze elektrische versie zouden 35 procent lager liggen dan die van de diesel, ook al omdat de E-versie slechts om de twee jaar een onderhoud nodig heeft. Ongeacht het afgelegde aantal kilometers.

CONNECT PHEV: SUPERVEELZIJDIG

De Transit Connect PHEV zal voor velen allicht de ideale *delivery* van zijn. Deze plug-inhybride neemt het aandrijfgeheel over dat we al kennen van de Volkswagen Caddy (waarop de Transit Connect gebaseerd is), bestaande uit een 1.5-viercilinder op benzine, gekoppeld aan een gerobotiseerde zesbak met dubbele koppeling, en een elektromotor gevoed door een batterij van 19,7 kWh. Het geheel is 150 pk en 350 Nm sterk, genoeg om in een stevig tempo over de snelweg te denderen als het moet, maar deze Connect PHEV kan zich evengoed discreet en uitstootvrij door de stad voortbewegen – een veelzijdigheid die allicht nog beter van pas komt in het kader van een professioneel voertuig dan dat het geval is voor een personenwagen.

De grote troef van deze Connect PHEV is zijn elektrische rijbereik: 119 kilometer maar liefst volgens de WLTP-cijfers. Opladen is trouwens een must, want de benzinetank is nog maar 32,5 liter groot. Er zijn drie rijmodi. De *full electric* stand heet EV Now; in EV Auto kiest de elektronica zelf voor de beste balans tussen elektro- en verbrandingsmotor en bij EV Later spaar je het elektrische rijbereik op om het verder op de rit te kunnen gebruiken (wat betekent dat de benzinemotor continu moet draaien). Opladen kan op wisselstroom met 11 kW, maar de Transit Connect PHEV kan ook gelijkstroom aan tot 40 kW.

De Transit Connect PHEV is te bestellen als klassieke bestelwagen en als slimme FlexCab. Bij die laatste kan de achterbank rechtop worden gezet om dan dienst te doen als scheidingswand, wat deze versie geschikt maakt voor een gemengd werken-privégebruik. De plug-inhybride Transit Connect is beschikbaar in twee formaten:



als 4,50 meter lange L1 en als 4,85 meter L2, met een laadvolume tot respectievelijk 3,1 en 3,7 kubieke meter (2,5 en 3,1 kubieke meter in de FlexCab). Het nuttige laadvermogen varieert van 631 tot 758 kilogram, en afhankelijk van de versie mag je een aanhangwagen slepen van 1,4 of 1,5 ton.

Ons Spaanse testparcours leidt ons in eerste instantie over kustwegen, van dorpje naar dorpje, waarbij we kozen voor de elektrische modus, die niet alleen benzine uitspaart, maar ook bijzonder aangenaam is. Pas op de snelweg schudden we de 1.5 wakker, die vervolgens een flinke boost komt geven. De Transit Connect heeft recht op een digitaal instrumentenbord van 10 duim, gecombineerd met een even groot centraal aanraakscherm. Een geheel met een gezonde ergonomie dat zich intuïtief laat bedienen. Ford (nu ja, eigenlijk VW) heeft ook in USB-C-ingangen voorzien

van 45 watt, genoeg om een laptop te kunnen opladen. Het zal allicht niemand verbazen dat de PHEV de duurste Transit Connect is: de vanafprijzen variëren van 30.900 euro voor de Van L1 tot 36.970 euro voor de FlexCab L2 Active. Anderzijds is hij wel geknipt voor professionals die nog niet helemaal staan te springen voor een puur elektrische aandrijving. Een gezinsvriend én werktuig met heel wat verleidingspotentieel. Deze stekkerhybride heeft om de 30.000 kilometer of twee jaar een onderhoud nodig.

E-TRANSIT CUSTOM 89 KWH: ZACHT REUS

Als laatste staat voor ons ook nog een E-Transit Custom klaar. De elektrische variant van Fords grote bestelwagen – het bestverkochte model in de zogenoemde tweetoncategorie – kreeg onlangs een gro-

tere batterij van 89 kWh. Daarmee neemt zijn WLTP-actieradius toe tot 402 kilometer, hetzij zomaar even 28 procent beter dan bij de versie met standaardbatterij van 68 kWh (die trouwens evengoed verkrijgbaar blijft). Tegelijk kan deze grote batterijvariant wisselstroom laden met 22 kWh, en kan hij aan een snellader vermogens aan tot 180 kW. De E-Transit is standaard ook voorzien van een warmtepomp met innovatieve stoominjectie, die een beter rendement moet halen en zo het rijbereik moet rekken bij koude temperaturen. Volgens Ford zelf bedraagt het verschil ten opzichte van een gelijkaardig voertuig zonder warmtepomp al gauw 7 tot 10 procent.

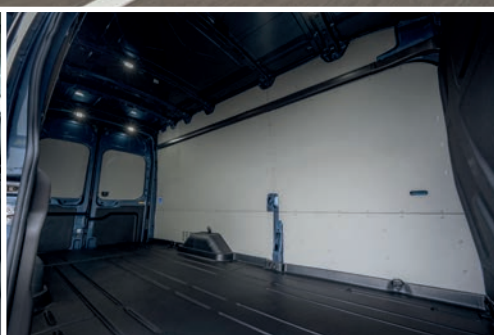
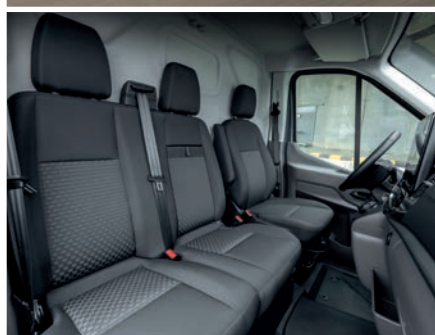
Onze test was niet lang genoeg om die grote batterij helemaal leeg te rijden, maar we merkten wel meteen zijn gunstige impact op het weggedrag van de E-Transit Custom. De extra cellen maken deze grote

TRANSIT CONNECT PHEV



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

E-TRANSIT 89 kWh



bestelwagen niet alleen zwaarder, maar ze verlagen ook het zwaartepunt, waardoor de E-Transit nog meer tegen het asfalt plakt. Daarmee rijdt Fords bestelwagen dynamischer en beter dan ooit. En comfortabeler, want deze elektrische versie getuigt van een zachtheid waaraan zijn tegenhangers met dieselmotor niet kunnen tippen (hoewel ook daar de vooruitgang niet stilstaat). Voor professionals die 8 uur lang onderweg zijn, toch een niet te versmaden argument... Met 184 of zelfs 270 pk onder je rechtersoort zijn acceleraties en inhaalmanoeuvres kinderspel.

Ford biedt de E-Transit Custom aan in maar liefst 19 uitvoeringen, inclusief L3- en L4-varianten, gesloten bestelwagens, bestelwagens met dubbele cabine en chassis-cabines, met een totaal toegelaten massa van 3.500 tot 4.250 kilogram. Het nuttige laadvermogen loopt op tot 1.460 kilogram voor de bestelwagens en tot 1.814 kilogram voor de chassis-cabines; slepen kan maximaal met 750 kilogram. De Pro Power Onboard-functie maakt de E-Transit Custom ook geschikt om apparaten en werktuigen tot 2,3 kW rechtstreeks aan te sluiten op de batterij. ●

AMY EN HAAR CANDICE

Ford legde tijdens deze kennismaking de klemtoon op de ombouwmogelijkheden van het Transit-gamma, gaande van elektrische ziekenwagens tot een kleine foodtruck. Zoals de Candice, de bestelwagen van Amy, een Engelse die met de Coffee Can Company haar eigen bedrijfje uit de grond heeft gestampt. Nadat ze tijdens de coronapandemie haar koffiezaak in de stad kopje-onder zag gaan, besloot ze voor een rijdende versie te gaan. Op aanraden van kennissen koos ze voor een oude Transit Connect (generatie 2002-2013), die ze samen met haar vader helemaal van A tot Z aankleedde, inclusief koelkast, koffiemachine en voorraadkasten. Waarom die Ford? "Omdat ze betrouwbaar zijn en onderdelen makkelijk te vinden zijn. Bovendien ziet zo'n Transit Connect er compact uit, maar het is onvoorstelbaar hoeveel je erin krijgt" Of de opvolger elektrisch wordt? "Ja, allicht wel. Voor in steden zal dat wel moeten."



BELGIË TEST NIEUWE REGELS

Door hun hoge gewicht botsen elektrische bestelwagens al snel tegen bepaalde wettelijke limieten aan. België experimenteert nu met een proefproject om daarmee komaf te maken.

Tekst: Olivier Grygs

Ook lichtevrachtwagens, toch de hoeksteen van de logistieke sector, bereiden zich voor op de elektrische transitie. Maar die *zero emission*-voertuigen mogen dan al een meer duurzame toekomst beloven, hun integratie in de dagelijkse werking van bedrijven brengt nog behoorlijk wat uitdagingen met zich. Elektromotoren en batterijen zijn namelijk zwaar, vaak te zwaar om nog onder de grens van 3,5 ton te blijven, het door Europa ingestelde plafond om nog met een rijbewijs B te mogen worden bestuurd. Heel wat elektrische bestelwagens zitten daar dan ook gauw boven – niet zozeer omdat ze overbeladen zijn, wel als gevolg van hun technologische keuzes.

De Europese richtlijn 2006/126/CE biedt echter een uitweg: ze geeft lidstaten

de mogelijkheid om de wetgeving aan te passen, zodat je met een rijbewijs B batterij-elektrische of waterstof-elektrische bestelwagens met een maximaal toegestane massa (MTM) tot 4,25 ton mag besturen. Heel wat landen hebben die grens intussen ook al daadwerkelijk opgetrokken; in België wilde de (vorige) federale regering eerst de impact van de maatregel evalueren aan de hand van een proefproject. Dat werd op 1 september 2023 opgestart en loopt nog tot eind augustus 2026.

ONDER VOORWAARDEN

De voorwaarden om voor dat proefproject in aanmerking te komen zijn streng: de bestuurder moet werknemer zijn bij een Belgisch bedrijf dat actief is in de logistieke sector of een vloot heeft van negen onder eigen naam ingeschreven auto's. Voor elk

voertuig is een attest van deelname vereist, uitgereikt door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Deelnemende bedrijven moeten de FOD elk semester een halfjaarlijks rapport bezorgen rond het gebruik van hun auto's, inclusief het aantal gereden kilometers en de zones waar die kilometers afgelegd werden. Ook incidenten moeten worden gemeld.

Een bijkomende horde werd in maart van dit jaar genomen, met de introductie van een tijdelijke vrijstelling op het gebruik van de tachograaf voor elektrische bestelwagens tot 4,25 ton die aan het project deelnemen. Met als kanttekening dat die vrijstelling wel alleen geldt voor voertuigen die binnen een straal van 100 kilometer rond de vestigingsplaats van het bedrijf blijven.

Die proefprojecten rond elektrische bestelwagens tot 4,25 ton zijn om meerdere redenen belangrijk voor de elektrische tran-



In het kader van het Belgische proefproject mag je een elektrisch bedrijfsvoertuig met een MTM tot 4,25 ton besturen met een rijbewijs B.

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



In vergelijking met een dieselbestelwagen ligt het nuttige laadvermogen van hun elektrische tegenhangers vaak ettelijke honderden kilo's lager.

sitie. Ten eerste maakt het feit dat je dergelijke voertuigen met een gewoon rijbewijs B mag besturen, komaf met een grote hinderenis voor bedrijven die willen overstappen op een elektrisch wagenpark. Die switch maken kan nochtans interessant zijn, want de gebruikskosten van zo'n elektrische lichte vracht – brandstof, onderhoud – liggen vaak lager dan bij die van gelijkaardige modellen met verbrandingsmotor. Ten tweede zijn ze belangrijk als signaal: de genomen maatregelen getuigen van de wil bij onze overheid om de regelgeving aan te passen aan de specifieke technische vereisten die nieuwe types van aandrijving stellen, zonder hun gebruikers ervan te straffen.

NOG ALTIJD HINDERNISSEN

Tegelijkertijd blijven er nog wel wat hindernissen die een geharmoniseerde uitrol van de elektrische bestelwagens in de weg staan. Om te beginnen worden dergelijke voertuigen al niet gelijk behandeld in de drie verschillende regio's van ons land: in Vlaanderen zijn emissievrije voertuigen met een MTM tot 4,25 ton tijdelijk vrijgesteld van de kilometerheffing, maar dat is niet het geval in Brussel en Wallonië. Daarnaast moet je ook nog altijd rekening houden met lokale toegangsverboden: sommige gemeentes ontzeggen voertuigen van meer dan 3,5 ton nog altijd de toegang tot hun grondgebied, ook als dat elektrische voertuigen zijn. De vak-

bonden hebben dan weer bezwaar tegen de vrijstelling van de tachograafplicht, met als argument dat het op die manier niet langer mogelijk is om de rij- en rusttijden te controleren, wat meteen ook vragen oproept rond de verkeersveiligheid.

En dan is er nog de kwestie van de snelheidsbegrenzer. Wettelijk gezien moeten alle voertuigen van de categorie N2 (lees: met een MTM van 3,5 tot 12 ton) beschikken over een ingebouwde snelheidsbegrenzer van 90 km/u, net zoals die verplicht is voor zware vrachtwagens. Die regel geldt in België nog altijd onveranderd, terwijl bijvoorbeeld Luxemburg elektrische bedrijfsvoertuigen tot 4,25 ton al beschouwt als lichtevrachtwagens van de categorie N1 (tot 3,5 ton MTM). Maar misschien is het grootste probleem dat bedrijven tegenhoudt, wel het feit dat het hier in België nog altijd maar om een proefproject gaat, terwijl veel andere landen het licht al definitief op groen hebben gezet. Op het moment van schrijven namen zeven bedrijven deel aan het

proefproject, goed voor in totaal... negen voertuigen. Dus of je daarmee een representatief beeld krijgt? Voor een antwoord is het wachten tot eind 2026. Ten vroegste. ●

EN BIJ ONZE BUREN?

Duitsland, Frankrijk, het Groot-Hertogdom Luxemburg, Nederland, het Verenigd Koninkrijk: al onze buurlanden hebben de Europese richtlijn 2006/126/CE intussen al in een wetgevend kader gegoten, zodat je er met een rijbewijs B elektrische bestelwagens mag besturen met een maximaal toegestane massa van 4,25 ton in plaats van 3,5 ton. In Nederland gebeurde dat na een proefproject dat liep van 2019 tot 2022. Bij onze noorderburen is in dat geval wel een specifieke opleiding aanbevolen, en er wordt ook een register bijgehouden van alle ongevallen waarin een bestelwagen van dit type betrokken was.

ZELF OOK DEELNEMEN?

Het is nog altijd mogelijk om in te stappen in het Belgische proefproject, voor zover je bedrijvenminste (strikt) voldoet aan de voorwaarden om deel te nemen. **Wie meer info wil, kan mailen naar certdriving@mobilit.fgov.be of de bijgevoegde QR-code scannen.**



VERTROUWD GEVOEL

De nieuwe Volkswagen Transporter is een doorslagje van de Ford Transit, maar de fans mogen gerust zijn. Want kloont of niet, dit blijft in de eerste plaats een uitstekende Transporter.

Tekst: Laurent Blairon

Het mag dan al evengoed om de zevende generatie van het model gaan, noem de nieuwe Volkswagen Transporter vooral geen 'T7', want die codenaam is voortaan voorbehouden aan de Multivan. Omdat deze nieuwe Transporter een technische kloont is van de Ford Transit misschien? En dat is niet het enige nieuws, want voor het eerste is de Transporter er ook in een elektrische versie.

Strategisch wachten tot de Transporter 75 kaarsjes mocht uitblazen (de eerste T1 rolde in 1949 van de band) om ons deze nieuwe generatie voor te stellen, moest de aandacht wat afleiden van die technische verwantschap met Ford. Maar dat lukte maar ten dele: tijdens de eerste test van VW's nieuwe bestelwagen, in Griekenland, was dat hele kloontverhaal onder de journalisten gespreksonderwerp nummer één. Maar eigenlijk, doet dat er nu zoveel toe, als de Transporter daardoor een beter werkpaard wordt?

SYMPATHIEK SNOETJE

Uiterlijk hebben de Volkswagen-ontwerpers hun best gedaan om de Transporter een eigen gezicht te geven, en zeker vooraan is dat goed gelukt. De koplampen van de VW zijn wat ranker dan die van de Ford, en de trekken wat meer afgerond. Daarmee heeft deze Transporter een sympathiek snoetje – van de neus van de Ford Transit met zijn scherper getekende lichtblokken gaat meer agressiviteit uit. Ten opzichte van de vorige T6.1-generatie ziet de nieuwkomer er dan weer minder koel en afstandelijk uit. In profiel en in achteraanzicht kan de Transporter zijn verwantschap met de Transit echter niet verbergen. Binnenin herkennen we de hand van Ford in het grote centrale aanraakscherm (waarmee je helaas ook alle instellingen voor de klimaatregeling bedient), maar de stoelen, het stuurwiel, het dashboard en deurbekleding zorgen voor de bekende Volkswagen-sfeer.

Voorlopig is de Volkswagen Transporter er enkel in L1H1- en L2H1-variant; de H2-versies met verhoogd dak volgen pas in tweede instantie. De kleinste koetswerkversie, de L1H1, meet nu 5,05 meter en is daarmee 14,6 centimeter langer dan de vorige generatie, de

T6.1. Ook het laadvolume groeide mee, naar 5,8 kubieke meter, of een winst van 300 liter – ook al doordat de breedte tussen de wielkasten er met 15 centimeter op vooruitging. De laadlengte bedraagt 2,60 meter in de L1 en 3 meter in de L2, genoeg om drie europalletten achter elkaar te vervoeren. In totaal kun je in die lange versie maar liefst 9 kubieke meter kwijt. Afhankelijk van de gekozen motor loopt het nuttige laadvermogen op tot 1.326 kilogram; het maximale sleepvermogen van de dieselvies bedraagt nu 2,8 in plaats van de vroegere 2,5 ton.

TYPISCH... FORD?

Het motorpalet omvat naast de nieuwe elektrische versie – daarover zo meteen meer – ook nog drie dieselmotoren, allemaal varianten van dezelfde tweeliter en goed voor 110, 150 en 170 pk. De minst krachtige van de drie wordt altijd gekoppeld aan een manuele zesbak; de 150 pk-variant kan die inruilen voor

de achtrapsautomaat die standaard is voor de krachtigste TDI. In combinatie met die automaat is ook de vierwielaandrijving 4Motion mogelijk.

Niet geheel onverwacht sluit het weggedrag nauw aan bij dat van de Transit, en gezien Fords uitstekende reputatie ter zake kunnen we daar niet rouwig om zijn. Met een bijzondere vermelding voor de onafhankelijke achterwielophanging, die garant staat voor een nauwkeurige wielgeleiding. Het geheel voelt wel wat stug aan, maar dat is nu eenmaal de prijs die je betaalt voor een hoog nuttig laadvermogen. Bovendien mochten de wielkasten niet te veel plaats inpalmen in het laadruim.

NIUWE e-TRANSPORTER

Misschien nóg nieuwsgieriger waren we naar de eerste elektrisch aangedreven Transporter... al kenden we die eigenlijk al van bij Ford. De e-Transporter is er in drie vermogensvarianten: met 136, 218 en 286 pk, allemaal met dezelfde batterij van 64 kWh, die een WTLPrijbereik van meer dan 300 kilometer mogelijk maakt. De sturing is zo afgesteld dat de vermogensontplooiing eerder aanvoelt als die van een verbrandingsmotor dan als die van een elektro-unit: de respons op het gaspedaal is niet zo ogenblikkelijk als bij de typische EV, maar geleidelijker.

Omgekeerd remt de D-stand iets sterker af dan doorgaans het geval is in een elektrische auto. Een bewuste keuze, om enerzijds een soepel rijgedrag te verzekeren, en om anderzijds de banden én de stroomreserves te ontzien. Wat dat laatste betreft, houden we nog

TRANSPORTER 2.0 TDI 150 L1H1



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

e-TRANSPORTER 64 kWh 160 kW L1H1



een slag om de arm. Maar de boordcomputer wees tijdens deze kennismaking 23 à 24 kWh/100 km aan, of slechts iets meer dan het officiële WLTP-gemiddelde. Met zo'n verbruik kom je met de 64 kWh (netto) in de batterij 250 kilometer ver tussen twee laadstops. Laden kan met 11 kW op wisselstroom, en tot 125 kW aan een snellader op gelijkstroom.

Leeg boet de e-Transporter een beetje aan comfort in, een gevolg van de andere onderstelset-up om de extra kilo's van de batterijen te compenseren. Hij rijdt ook een tikkeltje minder dynamisch dan de TDI-varianten, ondanks zijn achterwielaandrijving en zijn lagere zwaartepunt als gevolg van de batterijcellen die onder de laadvloer liggen. Zonder impact op het laadvolume overigens, want dat is identiek aan dat van de dieseltegenhangers. Het nuttige laadvermogen ligt in de e-Transporter daarentegen wél lager: 1.038 kilogram. De elektrische versie mag ook 500 kilogram minder slepen, al is er met 2,3 ton op dat vlak nog altijd geen reden tot klagen.

De nieuwe Volkswagen Transporter is verkrijgbaar vanaf 33.491 euro (exclusief btw) voor de 2.0 TDI 110 L1H1; prijzen voor de e-Transporter met 136 pk beginnen bij 50.820 euro (exclusief btw). Volkswagen biedt op alle varianten een algemene waarborg van vijf jaar. Later volgt nog een specifieke e-Transporter voor *last mile*-toepassingen, met slechts 115 pk en een kleinere batterij. Ook een vierwiel-aangedreven elektrische variant zit in de pijplijn, en vanaf 2026 mogen we ook een plug-inhybride Transporter verwachten, met een systeemvermogen van 232 pk. ●





NIEUWE LADING

Trafic, Goëlette en Estafette E-Tech: met die drie nieuwe elektrische bestelwagens begint Renault aan een nieuw hoofdstuk. Laat je niet misleiden door die nostalgische namen: van de ontwikkeling tot de manier van gebruiken, alles is anders.

Tekst: Laurent Blairon

Tot voor kort werden elektrische bestelwagens stevast gebaseerd op een bestaand model met verbrandingsmotor – Renault was in 2010 een pionier op dat vlak, met de Kangoo Z.E.. De nieuwste generatie bestelwagens van het merk vertrekt echter van een specifiek platform. Een zogenoemd 'skateboard', dat de wielen, elektromotor en batterij combineert met een sturing voor dat alles en een online verbonden besturingssysteem – we hebben het hier over *software defined vehicles* of SDV's. Rond die ene basis wordt vervolgens een heel gamma van koetswerken gecreëerd. Te beginnen bij deze drie grote jongens: de Trafic, Goëlette en Estafette E-Tech.

Als we de hyperexclusieve RS Turbo 3E even niet meerekenen, introduceert deze nieuwe structuur meteen ook de 800-voltarchitectuur bij Renault, waarmee hoge DC-laadvermogens mogelijk worden. Angezien dit SDV-platform bedacht werd

voor bestelwagens, werd het bewust zo compact en wendbaar mogelijk gehouden: een draaicirkel van 10,3 meter is vergelijkbaar met die van een Clio. Het geavanceerde centrale brein krijgt een heleboel input te verwerken omtrent de ADAS-systemen, de motor, het onderstel en de multimedia en connectiviteit, en wordt levenslang geüpdatet. De Trafic, Goëlette en Estafette mikken daarbij vooral op hun innovatieve karakter om zich te onderscheiden.

TRAFIC: RUGGENGRAAT

Sinds 1980, zo lang gaat de naam 'Trafic' al mee bij Renault. Het is dan ook een vaste waarde op de bestelwagenmarkt, in die mate dat het bijna een soortnaam geworden is. Geen wonder dus dat de Trafic E-Tech de ruggengraat van het nieuwe elektrische trio vormt, het model waarvan de andere twee zijn afgeleid. De nieuwe elektrische Trafic is er in twee lengtes: 4,87 en 5,27 meter, waarmee deze E-Tech 21 centimeter... compacter is dan zijn huidige naamgenoot met dieselmotor. Verder is hij 1,92 meter breed en 1,90

meter hoog. Zijn elektromotor is altijd 218 pk sterk, maar klanten kunnen wel kiezen tussen twee batterijformaten: 60 of 81 kWh, goed voor een WLTP-rijbereik van 348 dan wel 458 kilometer.

Stilistisch houdt de Trafic E-Tech het eenvoudig – om niet te zeggen 'sober' – al zorgen enkele details wel voor een moderne toets. Zoals de 'panoramische' voorruit (de A-stijlen zijn zo dun dat de ruit om de hoeken lijkt door te lopen) of de discrete dagrijverlichting, die werd ondergebracht in een strook onder de voorruit (de eigenlijke koplampen zitten lager, net boven de bumpers). Achteraan zorgen de verticale lichtblokken voor een goede zichtbaarheid.

De volledig digitale bestuurderspost van de Trafic E-Tech doet een beroep op schermen van 10 en 12 duim en doet wat denken aan die van de huidige Scenic of 5 E-Tech. De kunststoffen die voor deze omgeving werden gebruikt, zijn ofwel gerecycled ofwel recycleerbaar. Het interieur telt ook een aantal 'slimme opbergvakken', waarin je materiaal of persoonlijke spullen kwijt

TRAFIC E-TECH ELECTRIC



kunt. De afgeronde vorm van het dashboard vergemakkelijkt het in- en uitstappen en vergroot het ruimtegevoel.

GOELETTE: MANUSJE-VAN-ALLES

De tweede elektrische nieuwkomer in Renaults bestelwagengamma, de Goelette E-Tech, is grof gesteld niet meer dan een aangeklede chassis-cabinevariant van de Trafic. De hele voorkant, tot aan de centrale dakstijl, is identiek, en hetzelfde geldt voor zijn lengte (4,87 of 5,27 meter dus). De hoogte hangt af van de opbouw. Renault biedt de Goelette E-Tech Electric aan in drie versies: als naakte chassis-cabine, met laadbak en als 'box'. Motor en batterijpakketten zijn identiek aan die van de Trafic, maar door de minder goede stroomlijn ligt het rijbereik voor de Goelette aanzienlijk lager: reken op ongeveer 200 kilometer.

GOELETTE E-TECH ELECTRIC



ESTAFETTE E-TECH ELECTRIC



ESTAFETTE: NAAR AMERIKAANS MODEL

De meest verrassende – en de meest vernieuwende – van dit trio is de Estafette E-Tech. Onmogelijk om bij deze bijzondere bestelwagen niet spontaan te denken aan de Amerikaanse Grumman LLV van US Postal (die nog maar recent werden vervangen door modernere exemplaren van Oshkosh-makelij) of aan de Rivians van Amazon, ook in de VS – bij Renault geven ze ook grif toe dat ze daar hun inspiratie gingen halen (zie interview hiernaast). Naar Europese normen is de Estafette E-Tech daarentegen een gedurfde lichtvracht die hier geen directe concurrenten heeft. Ook deze bestelwagen rust op de basis van de Trafic en Goelette en is net zo breed en net zo lang: 5,27 meter (de korte variant bestaat in dit geval niet). Het grote verschil is dat de Estafette 20 centimeter hoger is, zodat zelfs wij met onze 1,90 meter moeiteloos rechtop kunnen staan in het interieur. Ook hier vinden we de aandrijfgehele van de Trafic terug, met de elektromotor van 218 pk en een WLTP-actieradius van 270 kilometer (batterij van 60 kWh) of 355 kilometer (81 kWh).

Het vrij somber ogende dashboard is dat van de twee andere modellen, met één opvallend verschil: een gele 'delivery button', die tegelijk de waarschuwingsknipperlichten activeert én automatisch de elektrische deur naar het laadcompartiment opent. Wat het meeste opvalt als je plaatsneemt achter het stuur, is de ergonomische zithouding. De stoel is op een soort verhoogje gemonteerd, waardoor je een nóg beter overzicht krijgt, maar hij is vooral een kwartslag draaibaar, zodat je



makkelijk kunt opstaan als je achterin moet zijn. Een volwaardige passagiersstoel is er niet, wel een klapstoeltje in de wand, zodat er altijd genoeg plaats is om in en uit te stappen – ook met pakketjes of dozen in de handen.

En dan zijn er natuurlijk nog die immense schuifdeuren. Die doen het zonder elektrische ruiten (aan bestuurderszijde kunnen ze wel voor een stukje open, zodat je aan de slagboom bij de badgelezer of de parkeerticketzuil kunt) en zonder elektrische bekrachtiging, maar glijden soepel open en dicht in hun rails. Achteraan heeft de Estafette een rolluik. Renault heeft weliswaar klassieke klapdeuren overwogen, maar die zouden door hun formaat om dure technische aanpassingen vragen. Hoe dan ook is zo'n rolluik handiger bij laadplateaus in logistieke centra of in krappe ruimtes: het laat zich met één hand bedienen, en in geopende toestand verdwijnen de plastic lamellen horizontaal onder het dak. Veelbelovend allemaal...

AAN HET WERK

De productie van deze drie nieuwe elektrische bestelwagens start nog dit jaar in het Franse Sandouville, hun lancering is gepland voor 2026. Renault belooft ons "erg interessante" prijzen, maar lost daarover verder nog geen details, terwijl we ook over concrete laadvermogens en dergelijke nog in het duister tasten. Het merk richt zich met deze nieuwkomers vooral op de grote spelers uit de e-commerce en op koerierbedrijven. Of hoe ook een autobouwer mee moet met de trends in onze maatschappij... ●

RENAULT OF FLEXIS?

Strikt genomen zijn deze Trafic, Goelette en Estafette E-Tech Electric geen Renaults, maar Flexis-modellen. Flexis is een joint venture met hoofdzetel in het Franse Villebon-sur-Yvette, die eind 2023 werd opgericht door de Renault-groep, de Volvo-groep en de CMA GCM Group, gespecialiseerd in logistieke dienstverlening. De bedoeling was om samen de elektrische en geconnecteerde bestelwagens voor morgen te ontwikkelen. In eerste instantie komen deze modellen onder de Renault-vlag uit, omdat dat merk in dit segment meer weerklank geniet. Later zouden ze eventueel ook onder een andere naam verkocht kunnen worden (die van Flexis, of een andere partner). Maar welk logo er ook op de neus staat, de voertuigen zullen in Sandouville van de band rollen vanaf 2026. Volgens Renault zouden al verscheidene grote afnemers interesse hebben getoond, er is sprake van 15.000 bestellingen... om te beginnen.

“EEN COMPLEXE, MAAR BOEIENDE UITDAGING”

Yannick Bignons hart klopt voor Renault. De Fransman werkt er intussen al een kwarteeuw, eerst als ingenieur, later als designer. Tegenwoordig is hij Directeur Project Design LCV bij het merk. De geknipte man dus om ons meer te vertellen over de nieuwe Trafic, Goelette en Estafette E-Tech.

Tekst: Laurent Blairon

Sceptici beweren wel eens dat een lichtevrachtwagen ontwerpen makkelijker is dan een personenwagen. Bent u daarmee akkoord?

“Dat is een hardnekkig misverstand. Zeker in 2025 is een LCV op papier zetten een behoorlijk complexe – maar boeiende – uitdaging. We moeten met een harmonieus voorstel komen, dat in het geval van de Estafette zelfs de nodige emotie oproept, maar wel binnen de typische vormvereisten van een LCV. Het zijn veeleisende tijden voor auto-ontwerpers, ook voor die van een bestelwagen.”

Op welk moment in de ontwikkeling van de nieuwe Trafic, Goelette en Estafette E-Tech Electric bent u ingestapt in dit project?

“Voor de elektrische Trafic was dat in het stadium van wat in het jargon de ‘*design theme freeze*’ wordt genoemd. Het is de fase waarin het esthetische kader wordt vastgelegd, vanwaaruit de ontwerpers vervolgens de details uitwerken op basis van de feedback van de ingenieurs. Voor de Estafette zaten we op dat moment nog in de zogenoemde ‘creatieve fase’.”

Over die Estafette gesproken: die doet ons vooral denken aan Amerikaanse *delivery vans* à la US Postal... Hebben jullie daar inspiratie gezocht?

“Dat klopt, alleen hebben we de proporties teruggebracht naar meer Europese normen. Daarnaast hebben we ons ook laten inspireren door de Estafette van eind jaren vijftig, voor de verhouding tussen breedte en hoogte, en natuurlijk voor sommige designdetails. Maar ons uitgangspunt was hetzelfde als dat van die Amerikaanse modellen: een voertuig ontwerpen dat helemaal gewijd is aan logistiek.”

Was er veel discussie rond het hergebruik van die naam ‘Estafette’?

“Nee, zeker niet. We kregen zelfs de steun uit de hoogste kringen bij Renault, want Luca de Meo (CEO van de Renault Group, red.), die erg begaan is met ons verleden, stond erop dat we die naam zouden hergebruiken. En natuurlijk komt het ook onze marketingdiensten goed uit.”

De Estafette is een verrassend en razend interessant voertuig. Toch kunnen we ons niet helemaal van de indruk ontdoen dat aan het concept ook veel beperkingen vasthangen. Denk bijvoorbeeld aan die grote schuifdeuren...

“Binnen een dergelijk formaat werken brengt onvermijdelijk beperkingen met zich mee. Wat die zijdelingse schuifdeuren betreft: we hoefden de flanken niet te vervormen, want ze zijn niet helemaal vlak, zoals bij de meeste bestelwagens. We hebben voor een innovatieve oplossing gekozen in de vorm van kunststof dakpanelen waarin de bovenste geleidingsrail geïntegreerd is, en die voor een harmonische look zorgen.”

Een ander sympathiek detail is het rolluik achteraan. Was dat een grote uitdaging?

“In feite diende die oplossing zich bijna als vanzelf aan. Door de grote hoogte van dit voertuig zouden klassieke deuren te groot en te zwaar geworden zijn. Bovendien is er voor logistieke doeleinden niets zo handig als een rolluik: je hebt geen extra ruimte nodig in de lengte of in de breedte, en het laat zich makkelijk bedienen. Toch is er uiteindelijk nog heel wat denkwerk aan te pas gekomen, bijvoorbeeld om de ideale dikte van de lamellen te bepalen, zowel esthetisch als praktisch. We hebben er ook voor gekozen om dat rolluik niet gemotoriseerd te maken, net zomin als

de zijdeuren trouwens, om de kosten te drukken. We wilden dat onze nieuwe bestelwagens betaalbaar zouden blijven. En betrouwbaar.”

Zijn er al plannen voor ingerichte versies van de Estafette?

“Bij de ontwikkeling hebben we ons gefocust op het *delivery*-aspect van de Estafette, maar we zagen natuurlijk al snel de mogelijkheden van die grote hoogte. We hebben een dossier uitgewerkt met een 30 à 40 mogelijke conversies, van foodtrucks tot rijdende werkplaatsen over ambulances. Maar alles op zijn tijd.”

Even terug naar de Trafic E-Tech. Wat betekent zijn komst voor de huidige generatie?

“Die blijft gewoon bestaan: de huidige Trafic E-Tech Electric zal vervangen worden door dit nieuwe model, dat een groter rijbereik biedt, maar de dieselvesies van het huidige model blijven in de catalogus. Wel zal die ‘oude’ Trafic nog een facelift krijgen om hem stilistisch beter te doen aansluiten bij de nieuwe E-Tech. Maar de dieselvesie heeft zeker nog mooie dagen in het verschiet.” ●





DUURZAME DIESEL

In de zoektocht naar duurzame brandstoffen voor de transportsector wint HVO100, ook wel blauwe diesel of hernieuwbare diesel genoemd, snel aan populariteit.

Maar wat is HVO100 precies en welke voordelen biedt het concreet?

Tekst: Dieter Quartier

HV0 staat voor 'Hydrotreated Vegetable Oil'. Het betreft een hernieuwbare brandstof voor dieselmotoren die volledig bestaat uit plantaardige oliën en vetten. HVO wordt ook wel 'blauwe diesel' genoemd, vanwege zijn schone verbranding en lage emissies. Dat maakt HVO tot een aantrekkelijk alternatief voor gewone diesel, aangezien het niet van petroleum wordt gemaakt. HVO wordt overigens vaak gemengd met gewone fossiele diesel. Het getal in de naam achter de letters 'HVO' slaat op het percentage blauwe diesel dat

in de mengeling zit: HVO100 is zuivere HVO, HVO50 is een mix in gelijke verhoudingen van HVO met gewone diesel.

De grondstoffen voor HVO100 zijn vaak afkomstig van reststromen, wat bijdraagt tot een circulaire economie. Om HVO100 te maken worden plantaardige resten, zoals landbouwfal en afgedankt frituurvet, behandeld met waterstof. Dat proces, bekend als *hydrotreating*, onttrekt zuurstof uit de biomassa en resulteert in een mengsel van paraffine, koolwaterstoffen, water en CO₂. Daardoor heeft HVO100 een chemische samenstelling die sterk lijkt op die van fossiele diesel, maar met een veel lagere milieu-impact.

VOLLEDIG HERNIEUWBAAR

HVO100 is volledig hernieuwbaar en biologisch afbreekbaar. Het heeft ook een hoger cetanaantal (een referentiewaarde waarmee de neiging tot zelfontbranding wordt aangeduid), wat leidt tot een efficiëntere en schonere verbranding. Bovendien is HVO100 vrij van zwavel, zuurstof en aromatische verbindingen, wat resulteert in een schonere uitstoot. HVO100 biedt dus aanzienlijke milieuvoordelen, waaronder ook een vermindering van de CO₂-uitstoot met 50 à 90 procent in vergelijking met traditionele diesel. De brandstof voldoet ook aan strenge Europese duurzaamheidscriteria, wat

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



Zo goed als alle recente bestelwagens kunnen probleemloos op HVO100 draaien zonder dat daarvoor aanpassingen nodig zijn.

betekent dat ze geen ontbossing of slecht bodemgebruik met zich meebrengt.

Toch mogen we de ogen niet sluiten voor een schandaal rond deze brandstof dat recent aan het licht kwam. Volgens Transport & Environment, de Europese overkoepelende organisatie van ngo's die ijveren voor een duurzamer vervoer, zouden grote HVO-producenten als basis zuivere palmolie gebruikt hebben in plaats van de restfracties die ontstaan bij de productie van die palmolie. Een strengere controle door de EU dringt zich dus op. Het gros van de Europese HVO100 wordt trouwens geproduceerd in Finland, Nederland, Italië en Spanje.

DUUR EN SCHAARS

De toepassing van HVO100 in bedrijfsvoertuigen resulteert in een significante vermindering van hun schadelijke uitstoot, waaronder fijnstof, koolmonoxide, en stikstofoxiden. Bovendien raken de motorfilters minder snel vervuild bij het gebruik van HVO100, wat leidt tot lagere onderhoudskosten en een langere levensduur van motoronderdelen. Dat maakt HVO100 niet alleen een milieuvriendelijke, maar op termijn misschien ook economisch interessante keuze. De literprijs van HVO100 ligt doorgaans wel 20 procent hoger dan die van reguliere diesel. Veelrijders zullen dus goed moeten rekenen of HVO100 die meerprijs waard is: een bestelwagen die 10 l/100 km verbruikt en 40.000 kilometer per jaar aflegt, zal jaarlijks al snel 1.000 euro extra aan brandstof vergen. Dat kan een belemmering vormen.

Op dit moment zijn er geen subsidies of belastingverminderingen voor HVO100 in België – geen wonder, als je bedenkt dat zelfs volledig elektrische bestelwagens anno 2025 nog altijd geen fiscale voordelen genieten in ons land, met uitzondering van enkele tientallen euro's korting op de jaarlijkse verkeersbelasting. Door HVO100 te stimuleren zou de luchtkwaliteit noch-



Staat er 'XTL' vermeld op de sticker aan de binnenkant van je tankklep, dan mag je HVO100 tanken.

HVO100 BIEDT AANZIENLIJKE MILIEUVOORDELEN, WAARONDER EEN VERMINDERING VAN DE CO₂-UITSTOOT MET 50 À 90 PROCENT.

tans kunnen verbeteren, al is het niet becijferd hoe groot de impact zou zijn. Blijft dat HVO100 niet alleen duurder is, maar dat het ook moeilijk te vinden is in België. De tankstations die HVO100 verstrekken in ons land, doen dat meestal enkel voor vrachtwagens. Wil je met je bestelwagen blauwe diesel tanken, dan ben je aangewezen op enkele geselecteerde tankstations van Q8, Total Energies en Maes. Het aanbod blijft wel groeien.

VOOR IEDEREEN GESCHIKT?

HVO100 kan in de meeste moderne dieselmotoren worden gebruikt zonder aanpassingen. Als de constructeur dan toch al iets moet wijzigen, dan gaat het om het injectiesysteem: dat moet iets meer brandstofvolume inspuiten omdat HVO100 een lagere dichtheid heeft dan standaarddiesel. Ford, Iveco, Mercedes-Benz, Renault, Stellantis (Citröen, Fiat, Opel, Peugeot) en Toyota bevestigen allemaal dat hun huidige dieselveertuigen geschikt zijn om op zuivere HVO te draaien.

Hoe je dat kunt nagaan? Eenvoudig: kijk in de tankklep. Als je daarin de aanduiding 'XTL' vindt (wat staat voor 'anything-to-liquid', kortom: synthetische brandstoffen), dan mag je HVO100 tanken. Oudere voertuigen kunnen wél problemen ondervinden met HVO100. Controleer dus zeker de tankklep en het instructieboekje van je voertuig om je ervan te vergewissen dat je wel degelijk HVO100 mag tanken. In sommige gevallen verdient het aanbeveling om HVO te mengen met fossiele diesel.

HVO100 zorgt voor een schonere verbranding dan fossiele diesel en kan de CO₂-uitstoot tot wel 90 procent terugdringen. Het is duurder dan gewone diesel, maar kan je uiteindelijk wel geld doen besparen omdat je dieselmotor langer meegaat. De meeste recente bestelwagens kunnen probleemloos op HVO100 draaien, maar je moet dan natuurlijk wel een pomp vinden die het goede verdeelt... ●

NIET ZOMAAR BIODIESEL

HVO is niet hetzelfde als biodiesel van de eerste generatie. Die wordt gemaakt op basis van vetzuurmethylesters (*fatty acid methyl esters*, FAME). Voor die biodiesel worden zowel dierlijke vetten als palm- en koolzaadolie gebruikt – grondstoffen die vandaag op zijn zachtst gezegd ter discussie staan. HVO biedt een hogere kwaliteit en consistentie dan biodiesel, dat bovendien vaak aanpassingen aan de motor vereist. Bovendien heeft HVO een langere houdbaarheid en kan het tot tien jaar worden opgeslagen, terwijl traditionele diesel maar een jaar houdbaar is.



“KLANTEN VRAGEN OM DUURZAME ALTERNATIEVEN”

Het Amerikaanse koerierbedrijf UPS heeft voor Europa 600 exemplaren besteld van de Iveco eDaily P45E. In België rijden er sinds begin dit jaar al 36 van die elektrische bestelwagens rond. Wij vroegen de woordvoerder van het bedrijf naar de eerste bevindingen.

Tekst: Laurent Blairon

Hoe ziet het huidige wagenpark van UPS Belgium eruit?

“De Belgische afdeling van UPS heeft momenteel een wagenpark van meer dan 120 voertuigen in bezit, met uiteenlopende vormen van aandrijving. Een groot deel ervan is uitgerust met een dieselmotor, maar we hebben ook CNG-voertuigen en sinds kort zijn daar ook elektrische bestelwagens bijgekomen, die we geleidelijk zullen uitrollen.”

Die nieuwe elektrische Iveco eDaily's worden voorlopig enkel ingezet in Antwerpen, Brussel en Gent. Waarom?

“Puur uit operationele noodzaak. De lage-emissiezone is overal in Europa in opmars, en in ons land bestaat al zo'n LEZ in Antwerpen, Brussel en Gent. We hebben ons moeten aanpassen. Dankzij die elektrische bestelwagens kunnen wij er blijven werken. Bovendien dragen we op die manier ook bij aan onze strategie van decarbonisering. Wij

hebben ons te houden aan een agenda en bepaalde normen, en de Iveco eDaily voldeed aan al die criteria. Ik zou daar nog aan willen toevoegen dat bedrijven die aan huis leveren – onze klanten dus – overal in Europa vragende partij zijn voor duurzame alternatieven. Dat wordt meer en meer een doorslaggevend criterium bij de aanbesteding. Dat wij al aan die verwachting kunnen voldoen, levert ons een voordeel op ten opzichte van de concurrentie.”

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



En waarom precies de Iveco eDaily P45E? Welke andere concurrerende modellen lagen er nog in de weegschaal?

"Ik ga over die concurrenten niet uitweiden, dat is confidentiële informatie. Wat die Iveco betreft, het is een voertuig met een goede reputatie: het is een robuuste bestelwagen met interessante laadcapaciteiten, die voldeed aan al onze vereisten. We hebben bij UPS uiteindelijk gekozen voor de eDaily P45E in zijn chassis-cabinevariant. Daarop wordt vervolgens een carrosserie van polypropreen gebouwd, met een laadvolume tot 14 kubieke meter. Polypropreen is een volledig recycleerbaar materiaal dat 30 procent lichter is dan aluminium, wat dan weer het stroomverbruik ten goede komt. Dankzij twee batterijpakketten van elk 37 kWh halen deze bestelwagens een rijbereik van ongeveer 230 kilometer, terwijl ze toch nog 1.100 kilogram mogen laden. Twee essentiële criteria voor ons."

Voor wat soort taken worden de elektrische Iveco's ingezet, en hoeveel kilometer leggen ze gemiddeld af per dag?

"Daar mag ik helaas niks over zeggen, dat maakt deel uit van onze strategische informatie."

Zijn er economische en/of structurele voordelen verbonden aan het werken met een

elektrische bestelwagen? Ziet u bijvoorbeeld al een impact op het brandstofbudget?

"Onze elektrische bestelwagens zijn in België nog maar in gebruik sinds begin 2025, we zullen hun werking evalueren naargelang de tijd vordert. We zien nu al wel een aantal evidente voordelen, maar het is nog te vroeg om daaraan al definitieve conclusies te koppelen. Ik kan u wel zeggen dat hun rijbereik perfect aansluit bij de trajecten waarvoor we deze voertuigen gebruiken. En dat de feedback van onze chauffeurs positief is."

Wat is de geschatte levensduur van de Iveco eDaily's in jullie vloot?

"We gaan ervan uit dat deze voertuigen minstens tien jaar deel zullen uitmaken van ons wagenpark. Dat lijkt op het eerste gezicht misschien lang voor bestelwagens die intensief gebruikt worden, maar hun makers hebben er alle vertrouwen in. Uiteraard zijn dit elektrische bestelwagens van een nieuwe generatie, en ze zijn dus nog jong. We zullen hun prestaties gaandeweg in hun levenscyclus moeten evalueren."

Hebben jullie bij UPS Belgium in een laadinfrastructuur moeten investeren?

"We hebben onze UPS-sites in België voorzien van laadstations die gevoed worden met hernieuwbare energie. Al onze Iveco

eDaily's worden 's nachts opgeladen. Door de verplichtingen waaraan ze moeten voldoen, en door het roadbook dat ze moeten volgen, is het in normale omstandigheden niet nodig om de bestelwagens overdag onderweg bij te laden aan een openbare laadpaal."

Hoeveel bestelwagens met verbrandingsmotor komen deze 36 eDaily's vervangen? Zijn er plannen om de elektrificering van jullie vloot te versnellen?

"Ik kan daar niet veel over zeggen, want ook dat valt onder strategische informatie. Idem trouwens voor de aanschafprijs van deze bestelwagens, of hun onderhoudskosten."

U zei daarnet dat jullie chauffeurs positief waren over de eDaily. Hoe maakt elektrisch rijden voor hen het verschil?

"De Iveco eDaily werd ontwikkeld met het welzijn van de bestuurders als prioriteit. Tot op heden hebben we alleen nog maar uitstekende feedback gehad: dat deze elektrische bestelwagens een betere ergonomie hebben bijvoorbeeld, maar vooral dat ze soepeler en stiller rijden dan een klassieke bestelwagen met dieselmotor. Onze chauffeurs geven dan ook aan op het einde van de werkdag minder vermoeid te zijn." ●

HANDIG ACHTERPOORTJE

Voor zelfstandigen of ondernemers die geen elektrische auto op de zaak willen, bestaat er nog altijd een andere fiscaal voordelige oplossing: je break of SUV laten ombouwen tot lichtevracht.

Tekst: Olivier Grygs

Als ondernemer je break of SUV met verbrandingsmotor toch voor 100 procent fiscaal inbrengen? Het is wel degelijk mogelijk, als je dat voertuig laat ombouwen tot lichtevrachtwagen. Dankzij een dergelijke transformatie, die meestal plaatsvindt bij een erkend carrosserie-atelier of een gespecialiseerd bedrijf, geniet je een veel gunstiger fiscaal regime. Om erkend te worden als lichtevrachtwagen moet de auto na zijn ombouw wel aan een aantal voorwaarden voldoen.

Om te beginnen mag hij nog maar twee plaatsen tellen; de achterbank wordt volledig verwijderd, inclusief veiligheids gordels. In de plaats komt een laadvloer met een opstaande rand en een laadlengte van minstens 50 procent van de wielbasis. Bovendien moet er een volume van minimaal 60 bij 80 bij 80 centimeter in de koffer passen. De transformatie moet ook de goedkeuring krijgen van de invoerder,

of het voertuig moet op een alternatieve manier gehomologeerd worden (via het buitenland).

Kostprijs van een dergelijke ombouw? Tussen 1.200 en 2.500 euro. Maar dat bedrag haal je er zo weer uit. Voor een lichtevracht betaal je geen BIV en maar een fractie van de 'normale' verkeersbelasting, afhankelijk van het maximaal toegestane gewicht van de auto (vaak gaat het om minder dan 150 euro per jaar). Bovendien kun je de btw volledig recupereren als je de auto professioneel gebruikt, en zijn alle autogerelateerde kosten 100 procent aftrekbaar. Daarnaast is de bijdrage op het voordeel van alle aard (VAA) in dat geval gebaseerd op het werkelijke gebruik van het voertuig, niet op zijn catalogusprijs en zijn CO₂-uitstoot. Geen wonder dus dat je in deze categorie van lichtevrachtwagens luxe voertuigen tegenkomt als een Audi RS 6, BMW X5 of Porsche Cayenne, modellen die nochtans in eerste instantie ontwikkeld zijn voor privégebruik.

OOK VOOR PARTICULIEREN?

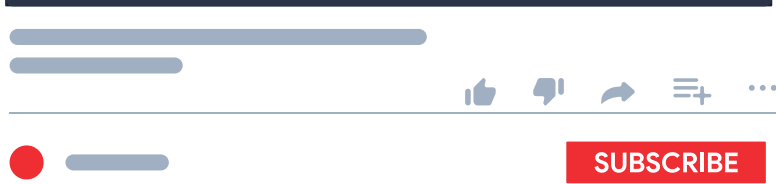
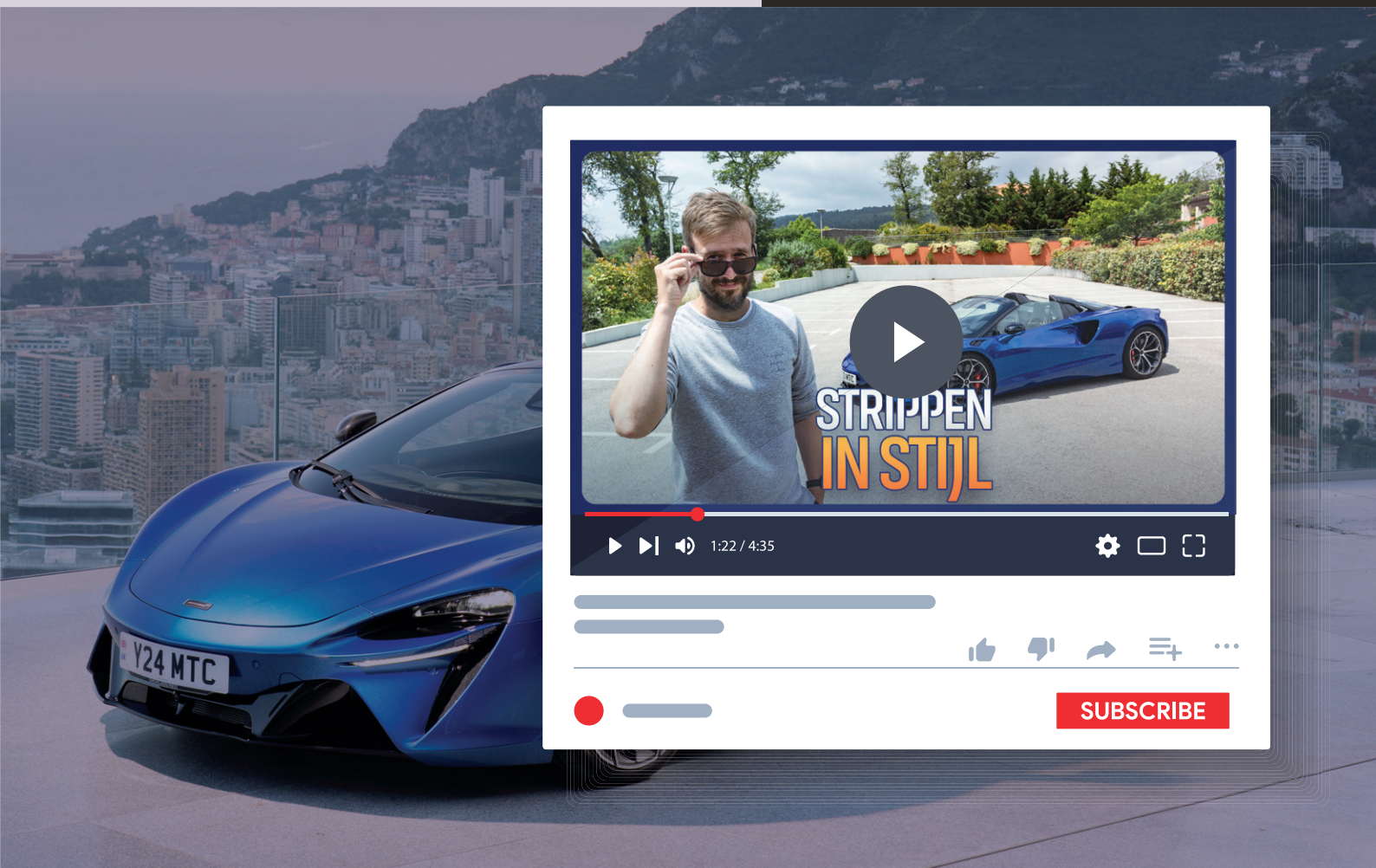
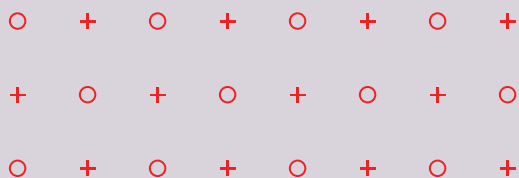
Zo'n ombouw tot lichtevracht is ook nog eens omkeerbaar, waardoor je de auto weer in zijn oorspronkelijke staat kunt laten herstellen om hem aan een hogere prijs te kunnen doorverkopen. Wist je trouwens dat ook particulieren in ons land nog altijd kunnen profiteren van de lage fiscale lasten voor dit type wagen? Voorwaarde is wel dat ze in Vlaanderen of Brussel gedomicilieerd zijn; Wallonië heeft dat achterpoortje voor privékopers in 2023 gesloten.

Een personenwagen ombouwen tot een lichtevrachtwagen blijft vandaag een financieel voordelige optie voor professionals, en dus zelfs voor particulieren – als die in het juiste gewest wonen. Je moet je wel op voorhand grondig informeren, want er zijn heel wat technische vereisten, administratieve besommeringen en zelfs regionale verschillen, maar voorlopig bestaat dit achterpoortje dus nog. Geniet ervan nu het nog kan... ●



Voor grote auto's met zware motoren zijn de kosten voor de ombouw naar lichtevracht er zo weer uitgehaald.

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



AutoGids



Bekijk nu onze Youtube-video's

Volg ons



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



Klaar voor elke opdracht. De nieuwe Transporter.

Tot 1,3 T laadvermogen;
2,8 T trekvermogen;
7,6 m³ laadvolume;
3 m laadlengte;
1,3 m laadhoogte
en 5 jaar garantie.

Deze cijfers geven blijk van
échte veelzijdigheid.

Kom 'm snel bewonderen in een
Volkswagen Van Center, en vraag
ineens naar een persoonlijke offerte.



**Commercial
Vehicles**