

# link»»2fleet

for a smarter mobility

**Speciale editie** - Januari 2026

## INSIDE MOTOR SHOW 2026

A photograph of three cars on display at a motor show. The car in the center is a bright red sports car, flanked by a dark grey car on the left and a silver SUV on the right. The cars are on a reflective floor, and the background is a blurred crowd of people under spotlights.

### » Fleet management

Elektrificatie van het fleetpark:  
waar staan we?

### » Voertuigen

Chinese constructeurs  
in België

### » Nieuwigheden 2026

Een stortvloed  
aan nieuwe EV's

# De nieuwe volledig elektrische Kia EV4.

Compact design, groots in comfort.

Nu met Saloncondities.



Movement that inspires

Vanaf  
**€ 339/maand** (excl. btw)  
Financiële Renting<sup>(1)</sup>

Geen compromissen, met de gloednieuwe Kia EV4. Ondanks zijn compacte formaat geniet je in deze elektrische wagen van maximaal comfort, een dynamische wegligging en een indrukwekkend rijbereik tot wel 625 km. Laat je uitdagen door zijn design en zijn cockpit boordevol technologie zoals een geïntegreerde AI-assistent. Ook beschikbaar als vierdeurs fastback.

**Ontdek nu onze Saloncondities bij je Kia-dealer of op [kia.be](https://kia.be)**

14,3 - 14,9 kWh/100 km • 0 g CO<sub>2</sub>/km (WLTP)

Contacteer je Kia-dealer voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig.  **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.**  
(1) EV4 Business 58.3kWh 204 pk vanaf € 339,00 per maand excl. BTW in Financiële Renting. Catalogusprijs excl. BTW (fleet korting inbegrepen): € 26.498,02. Offerte berekend op basis van 60 maanden, met een voorschot van € 2.815,74 excl. BTW en met een aankoopoptie van 35 %. Indicatief gemiddeld verbruik (kWh/100km): 14,7. Indicatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot (g/km): 0. Aanbieding voorbehouden aan professionele gebruikers. Onder voorbehoud van aanvaarding van het dossier door Alpha Credit NV, Warandeborg 8/3 - 1000 Brussel. BTW: 0445.781.316. RPR Brussel. Aanbod geldig tot 31/01/2026. \*7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking tijdens de eerste 3 jaren). \*\*Het getoonde model is enkel illustratief. V.U.: Kia Belgium NV (BE 0477.443.106 - IBAN: BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.



## HET AUTOSALON: EEN AFSPRAAK DIE MEER DAN OOIT TELT VOOR FLEETKLANTEN

Elk begin van het jaar herinnert ons eraan hoe belangrijk het Autosalon van Brussel blijft voor onze sector. Terwijl de bedrijfsmobiliteit een versnelde transformatie doormaakt - elektrificatie, veranderende fiscaliteit, nieuwe oplossingen voor wagenparkbeheer en mobiliteit - blijft dit evenement een unieke waarde behouden: het brengt niet alleen de hele automobielwereld, maar ook het hele ecosysteem van de fleetsector samen op één plek. Voor vlootbeheerders is het salon niet alleen een etalage voor nieuwigheden. Het is een gigantisch laboratorium waar men komt om te vergelijken, om te analyseren en vooral om concrete strategische keuzes voor de komende jaren af te wegen. Niets kan de directe uitwisseling met constructeurs vervangen, de mogelijkheid om specifieke

**Brussel blijft ook een waardevolle graadmeter:  
de trends die in de paleizen worden  
waargenomen, zijn vaak een voorbode van  
de ontwikkelingen op de Belgische markt.  
En dat geldt nog meer voor de fleetmarkt.**

vragen over uw wagenpark te stellen, nieuwe spelers te ontdekken, de verschillen tussen de modellen te beoordelen of zelfs te anticiperen op de fiscale impact van de voertuigen die deel zullen uitmaken van de wagenparken van morgen.

Ook dit jaar weer wedijveren de merken met elkaar op het gebied van innovaties, steeds efficiëntere elektrische modellen en geconnecteerde diensten op

maat van wagenparkbeheerders. In een context waarin elke beslissing moet worden afgewogen, onderbouwd en afgestemd op een duurzame strategie, biedt het salon een onmisbaar referentiepunt.

Bij link2fleet zijn we ervan overtuigd: de kracht van het Autosalon van Brussel ligt in het vermogen om de mens weer centraal te stellen in beslissingen over mobiliteit. En dat is precies wat onze sector nodig heeft om vooruit te gaan met duidelijkheid en ambitie.

Dit salon sluit ook perfect aan bij ons link2fleet ZE Experience Event dat in juni wordt georganiseerd. In de verschillende hallen, maar ook in deze speciale bijlage, ontdekt u de elektrische nieuwigheden van elke constructeur die misschien de moeite waard zijn om toe te voegen aan uw car policy. Maar wat is er beter dan ze uit te proberen om uzelf te overtuigen? Dat is precies wat we u aanbieden tijdens deze dag, die is uitgegroeid tot het grootste B2B-event voor het testen van volledig elektrische auto's op de Belgische markt. Noteer dus alvast 18 juni in uw agenda. En in afwachting daarvan...

...een gelukkig nieuw jaar en vooral veel salonplezier!

**Damien Malvetti,**

dmalvetti@link2fleet.com



## COLOFON

### editorial team

**Damien Malvetti.**  
dmalvetti@link2fleet.com

**Kevin Kersemans.**  
kkersemans@link2fleet.com

**Maxime Pasture.**  
mpasture@link2fleet.com

### sales & marketing team

**Sigrid Nauwelaerts.**  
snauwelaerts@link2fleet.com

**Bram Scheers.**  
bscheers@link2fleet.com

**Stijn Tersago.**  
stersago@link2fleet.com

**Charlotte Balcaen.**  
cbalcaen@link2fleet.com

### production

**Nombril Studio.**  
hello@nombril.be

### events & trainings

**Annick Nemetz.**  
anemetz@link2fleet.com

### Business Development Director

**Kaat Van Severen.**  
kvanseveren@link2fleet.com

### editor

**Claudia Lilien.**  
clilien@link2fleet.com

**Yannick Mathieu.**  
ymathieu@link2fleet.com

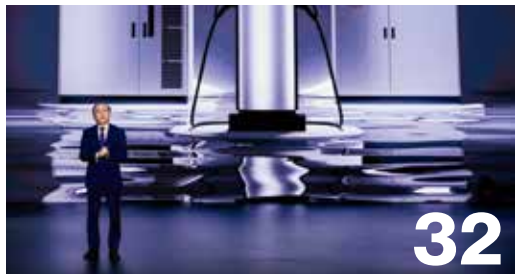
**link2fleet** s.r.l.

Chaussée de Theux 32, 4802 Heusy (Verviers)  
Phone: +32 16 66 14 75 · info@link2fleet.com

© Reproduction rights (texts, advertisements, pictures) reserved for all countries. Received documents will not be returned. By submitting them, the author implicitly authorizes their publication.

# INHOUD

**Speciale editie /** Januari 2026



## » FLEET MANAGEMENT

- 06** Elektrificatie van het fleetpark: een transitie die versnelt, maar nog altijd fragiel is
- 12** e-Car policy: de belangrijkste punten voor een vlotte transitie
- 18** Waarom TCO van uw vloot dit jaar nog op uw prioriteitenlijst moet staan

## » VOERTUIGEN

- 20** Chinese constructeurs in België: "Wij zijn hier om te blijven"
- 24** Bidirectioneel laden: verwachte revolutie... maar nog geen realiteit

## » LCV'S

- 28** Zero emission-bestelwagens: een transitie die u best goed voorbereidt

## » TECHNOLOGIE

- 32** Wat heeft de toekomst van mobiliteit voor ons in petto?

## » NIEUWIGHEDEN 2026

- 40** Voertuigen: een stortvloed aan nieuwe EV's
- 60** Lichte bedrijfsvoertuigen: de nieuwigheden op de LCV-markt
- 64** Tweewielers: de motorfietsen zijn terug!



# Nieuwe Nissan MICRA 100% elektrisch Defy Ordinary

Adverteerder: Nissan Belux n.v. (invoerder), Boechoutlaan 103 bus 00.03 - 1853 Strombeek-Bever - BTW BE0838.306.068 - IBAN BE81 2930 0778 6024 - RPR Antwerpen  
- beluxnl@nissan-services.eu. Milieu-informatie: K.B. 19/03/2004: [www.nissan.be](http://www.nissan.be) - Afbeeldingen niet bindend.

MICRA  0 G/KM 14,2- 14,7 KWH/100 KM (WLTP, gecombineerd) - TIJDENS HET RIJDEN  
Contacteer je Nissan-concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig.

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Elektrificatie van het fleetpark

# Een transitie die versnelt, maar nog altijd fragiel is

In België is de transformatie van bedrijfsvloten sneller, gestructureerder en... bepalender dan ooit. Op het snijvlak van fiscaliteit, klimaatambities en operationele realiteit gaat de elektrificatie met grote stappen vooruit, gedragen door een meerderheid van werkgevers die nu hebben bepaald dat de verbrandingsmotor zijn laatste jaren beleeft in car policies. Maar hoewel de dynamiek reëel is, blijven er contrasten per gewest, hardnekkige obstakels en een groeiende vraag naar stabiliteit vanuit de markt.

door Damien Malvetti

Volgens Statbel, het officiële Belgische bureau voor de statistiek, waren er in ons land in 2024 meer dan 6,3 miljoen personenauto's in het verkeer. Daarvan zijn er steeds meer elektrisch, maar op globale schaal blijven EV's in de minderheid. En weinig verrassend is het segment van de bedrijfswagens de drijvende kracht: volgens de statistieken van het sociaal secretariaat Acerta is bijna 30% daarvan al elektrisch en stijgt dat percentage elk kwartaal, gestimuleerd door het fiscale stimuleringskader voor BEV's.

Stijn Blanckaert, directeur van verhuurdersfederatie Renta, bevestigde deze trend tijdens de Renta Happening begin november: "De helft van het Belgische EV-park is afkomstig van leasing of verhuur, wat bewijst dat het vooral bedrijven zijn die de transitie aansturen, veel meer dan particulieren."

### 40% BEV's in bedrijfsvloten: een symbolische mijlpaal bereikt in 2025

Het Company Car Report 2025, een grootschalig onderzoek uitgevoerd door link2fleet onder meer dan 400 Belgische wagenparkbeheerders, benadrukt eveneens het overwicht van elektrische auto's in wagenparken: 40% van de bedrijfswagens in België is nu volledig elektrisch. Een spectaculaire evolutie als we bedenken dat dit percentage in 2020 nog minder dan 10% bedroeg.

De studie benadrukt ook dat:

- slechts **2%** van de bedrijven **geen enkele EV** in zijn vloot heeft;
- een overgrote meerderheid tussen **26 en 50%** elektrische voertuigen zit;
- **12%** een elektrificatiegraad van 75% al overschrijdt;
- en **5%** over een volledig elektrisch wagenpark beschikt.

Met andere woorden, de transitie is niet langer een verre toekomst: ze is nu in een fase van massale acceptatie gekomen.

### Naar 75% binnen drie jaar

De ambities op korte termijn zijn nog veelzgender. 85% van de ondervraagde bedrijven streeft naar een wagenpark dat binnen drie jaar voor minstens 75% uit BEV's bestaat. En bijna

30% overweegt al een volledig elektrisch wagenpark vóór 2028.

Deze toename kan worden verklaard door drie belangrijke factoren:

1. de fiscaliteit, die brandstofvoertuigen veel minder aantrekkelijk maakt vanaf 2026.
2. een aanzienlijke uitbreiding van het aanbod, met name in het segment van de compacte modellen en dat van de gezinswagens.
3. de professionalisering van het vlootbeheer, met een sterke toename van het gebruik van de TCO als kerncriterium.

### De TCO: het nieuwe strategische kompas van bedrijven

Uit het Company Car Report 2025-onderzoek blijkt namelijk dat bijna één op de twee bedrijven nu een maandelijks TCO-budget hanteert als basis voor de car policy, veel meer dan enkel het leasebudget. Deze structurele verandering speelt rechtstreeks in het voordeel van elektrische auto's, die aanzienlijke fiscale en operationele voordelen genieten.

De TCO maakt het mogelijk om:

- objectief motorversies met elkaar te vergelijken;
- de energietransitie verfijnder te sturen;
- bestuurders beter te responsabiliseren;
- budgetten stabiel te houden ondanks de stijgende prijzen van auto's.

Deze evolutie bevestigt dat elektrificatie niet langer alleen een technische kwestie is, maar ook te maken heeft met de organisatorische maturiteit van bedrijven.

### Nog altijd obstakels...

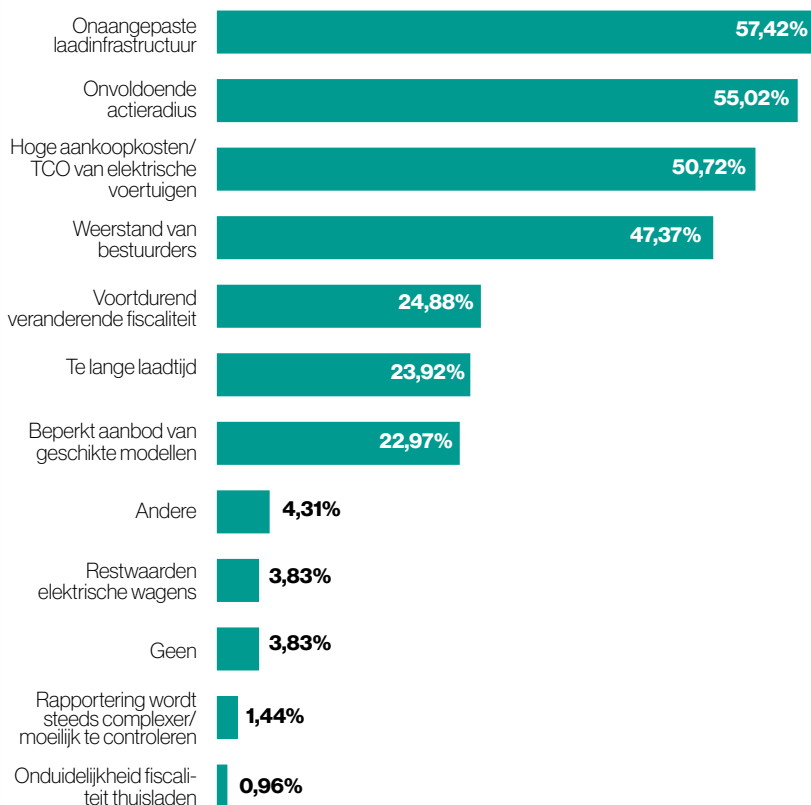
Ondanks de bemoedigende cijfers zijn er nog altijd verschillende obstakels die de overgang naar een volledig elektrisch wagenpark vertragen.

De laadinfrastructuur staat uiteraard bovenaan op de lijst. 57% van de bedrijven vindt deze ontoereikend of slecht verdeeld, vooral in Wallonië. Hoewel België in de Europese top 3 staat wat betreft de dichtheid van laadstations, wordt het intensieve gebruik van het openbare netwerk een echt issue.

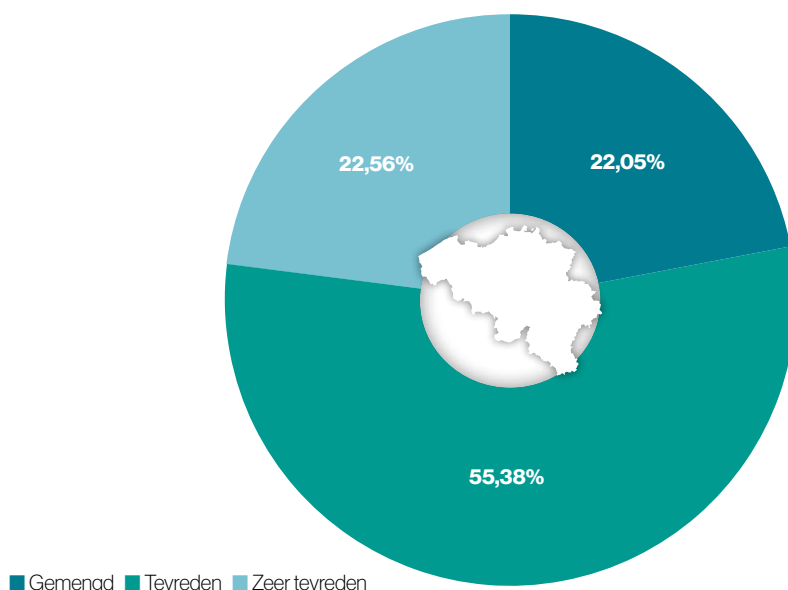
De actieradius blijft voor sommige fleetrijders iets om van wakker te liggen. Hoewel er sinds

1. Slechts 2% van de bedrijven heeft nog geen EV in zijn vloot.

### Obstakels voor elektrificatie



### Zijn de bestuurders die al volledig elektrisch rijden, tevreden?



enkele maanden steeds meer modellen op de markt komen met een WLTP-rijbereik van meer dan 500 km, beschouwt 55% van de beheerders de actieradius nog steeds als een belangrijk obstakel, waarmee ze de bezorgdheid van hun bestuurders weergeven.

Een zekere onbekendheid met de TCO van elektrische modellen wordt ook aangekaart door de wagenparkbeheerders die aan ons onderzoek hebben deelgenomen. De perceptie van de kosten van het voertuig blijft hoog: 51% vindt nog steeds dat BEV's te duur zijn in aanschaf of moeilijk te beoordelen zijn in termen van TCO.

Op de vijfde plaats van belemmeringen staat de weerstand tegen verandering bij bestuurders. Zij zijn niet alleen bang om hun gewoontes te moeten aanpassen, maar vinden ook dat laden stress met zich meebrengt. Lange ritten, bijvoorbeeld om op vakantie te gaan, blijven ook een bron van angst voor bestuurders.

In dat verband nodigen we wagenparkbeheerders uit om terughoudende medewerkers onze vlog te laten zien waarin we onze ervaring delen tijdens een lange reis naar een vakantiebestemming in een EV, om zo hun twijfels weg te nemen.



YouTube



### Tevredenheid van bestuurders in stijgende lijn

Een van de meest positieve signalen van het Company Car Report betreft de gebruikerservaring:

78% van de bestuurders die al op elektrisch zijn overgestapt, verklaart tevreden of erg tevreden te zijn.

De positieve feedback heeft betrekking op:

- het rijcomfort,
- de soepelheid,
- de stilte,
- de lagere gebruikskosten,
- de betrouwbaarheid in de praktijk.

Deze toenemende tevredenheid is een krachtige hefboom om de acceptatie te versnellen in

bedrijven waar bestuurders nog aarzelen. Als wagenparkbeheerders kunt u deze positieve getuigenissen gebruiken om ze te delen met uw bestuurders die nog sceptisch staan tegenover het in gebruik nemen van een elektrische bedrijfswagen.

## Thuisladen: een onvermijdelijke pijler

Om de transitie naar een elektrisch wagenpark te laten slagen, moet u uw medewerkers passende oplaadoplossingen aanbieden. De bedrijven die deelnemen aan ons Company Car Report, hebben dat goed begrepen. Bijna 85% van hen biedt al de installatie van een laadpaal thuis en/of een gereguleerd terugbetalingssysteem aan, meestal op basis van een maximumtarief (CREG).

Ook laden op locatie blijft een essentiële oplossing. Niet alleen omdat het de laadkosten onder controle houdt dankzij het voorkeurstarief voor elektriciteit dat bedrijven genieten - of het gebruik van zonnepanelen -, maar ook omdat het een oplossing biedt voor medewerkers die thuis geen laadpaal kunnen installeren.

Volgens de cijfers van het Company Car Report beschikt 87% van de bedrijven al over laadpalen op kantoor. Omwille van de kosten en het gebruiksgemak gaat het meestal om wisselstroomlaadstations (AC). Merk op dat bijna 30% van de respondenten hun infrastructuur op kantoor nog steeds als onvoldoende beschouwt.

Openbaar laden maakt het geheel compleet, maar blijft een bron van kritiek wat betreft kosten, locatie en beschikbaarheid.

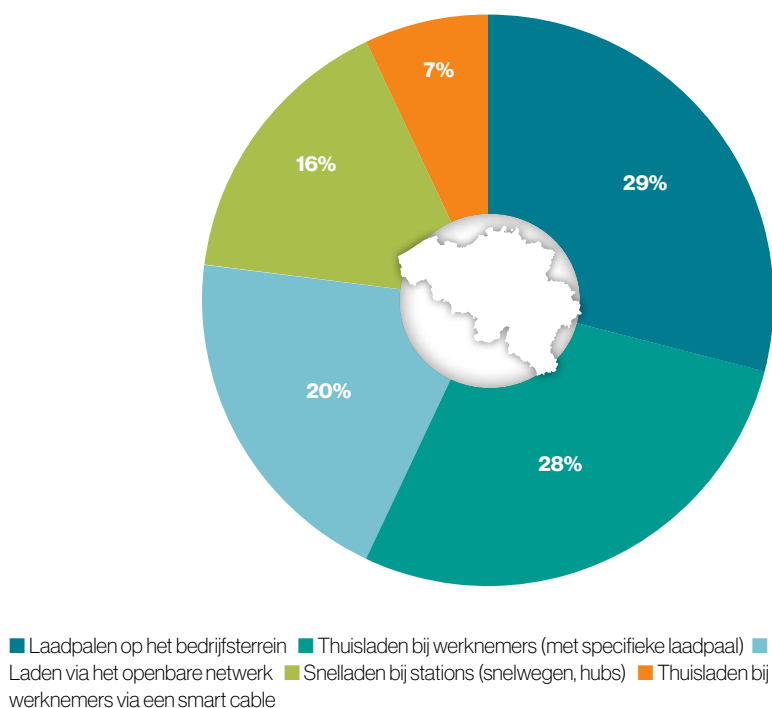
## Gewesten: transitie met drie snelheden

De cijfers tonen een land dat vooruitgang boekt... maar niet op een uniforme manier. Er zijn opmerkelijke verschillen tussen de gewesten. De onderstaande cijfers zijn gebaseerd op de locatie van de hoofdzetel van de onderneming.

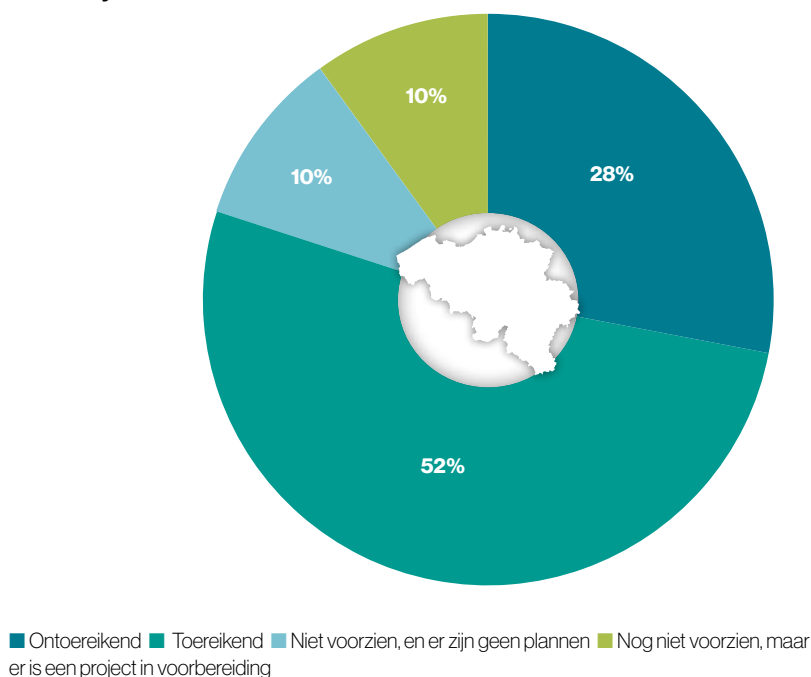
### Brussel: onbetwist leider

- 39% BEV's
- 22% PHEV's

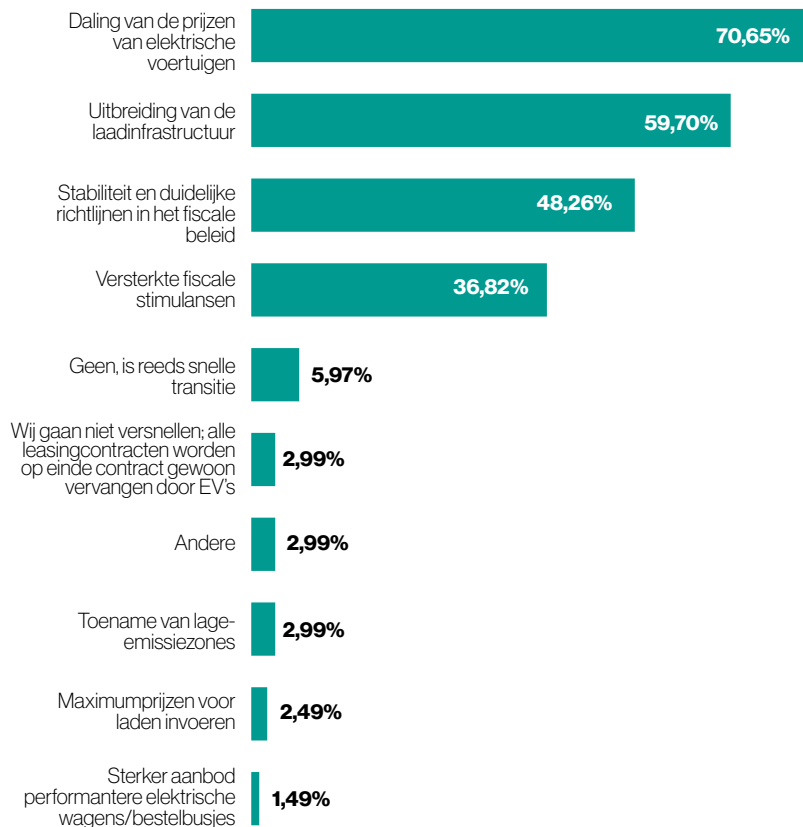
### Welke laadoplossingen biedt u uw medewerkers aan?



### Hoe zou u de laadinfrastructuur op het terrein van uw bedrijf omschrijven?



### Versnelling van de transitie naar 100% elektrisch



- Meer dan 60% van de vloot al geëlektrificeerd

#### Vlaanderen: vergelijkbare en stabiele dynamiek

- 41% BEV's
- Dezelfde fiscale en maatschappelijke trends als in Brussel

#### Wallonië: structurele achterstand

- 32% BEV's,
- Diesel vertegenwoordigt nog 26%,
- Gebrek aan openbare laadpunten duidelijk voelbaar.

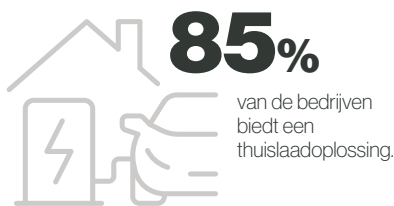
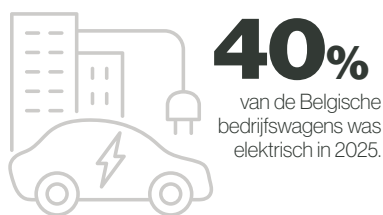
#### Voorwaarden om de transitie te versnellen

1. Een daling van de prijzen van elektrische modellen, vermeld door meer dan 70% van de bedrijven;
2. Een versterkte ontwikkeling van de infrastructuur: 60% wenst een dichter en beter verdeeld netwerk.
3. Fiscale stabiliteit: bijna één vlootbeheerder op twee vraagt een voorspelbaar kader tot 2030-2035.

Over het algemeen vraagt de sector niet per se om meer stimulansen, maar wel om visibiliteit om investeringen gerust te kunnen plannen.



### De belangrijkste cijfers over de elektrificatie van het wagenpark in België





In het kader van de energietransitie van wagenparken werpt Volkswagen zich op als een toonaangevende speler, dankzij de combinatie van een uitgerijpt gamma volledig elektrische modellen, een gestructureerde fleetstrategie en een duidelijke visie op de mobiliteit van morgen. Zowel voor vlootbeheerders als voor gebruikers is de aanpak pragmatisch, rendabel en duurzaam.

In 2025 heeft het elektrische gamma van Volkswagen zijn succes op de professionele markt bevestigd. De ID.3 profileerde zich als een ideale oplossing voor starters en medewerkers

# Elektrisch rijden op maat van vlootbeheerders en gebruikers

op zoek naar een compact maar ruim voertuig, met een bijzonder competitieve Total Cost of Use. Met meer dan 1.000 exemplaren die vorig jaar aan die startersprofielen in België werden geleverd, bewijst hij dat elektrificatie en kostenbeheersing hand in hand kunnen gaan.

De ID.4 zet deze trend voort en spreekt bedrijven aan die op zoek zijn naar een veelzijdige gezins-SUV. Zijn grote actieradius, zijn lage verbruik en zijn snellaadmogelijkheden voldoen perfect aan de eisen van intensief professioneel gebruik. De multimedia-updates die in 2025 werden geïntroduceerd, tillen de gebruikerservaring, een criterium dat een sleutelrol is gaan spelen in het huidige mobiliteitsbeleid, naar een nog hoger niveau.

De ID.7 Tourer ten slotte is volgens FEBIAC\* in 2025 uitgegroeid tot de bestverkochte elektrische break in België. Dit succes is te danken aan zijn premium comfort, zijn laadvolume en zijn positionering die perfect is afgestemd op bestuurders die veel kilometers maken, zonder concessies te doen aan de efficiëntie.

Deze dynamiek is gebaseerd op een duidelijke fleetstrategie. Volkswagen biedt Businessversies en rijk uitgeruste Business Packs aan, die zijn ontworpen om de keuzes van vlootbeheerders te vereenvoudigen en de waarde voor gebruikers te maximaliseren. Aantrekkelijke finan-

ciële voorwaarden, relevante standaarduitrusting en optimalisatie van de TCO vormen de pijlers van deze aanpak, met een duidelijk doel: het beheer van elektrische wagenparken eenvoudiger, voorspelbaarder en rendabeler maken.

De toekomst ziet er al even veelbelovend uit. Eind april komt de nieuwe ID. Polo het aanbod aanvullen als betaalbaar elektrisch instapmodel, perfect afgestemd op wagenparken. De ID.3 krijgt een facelift met een gemoderniseerd design en verbeterde technologieën. Ten slotte zal de compacte SUV ID. Cross, die eind 2026 wordt verwacht, het gamma nog verder uitbreiden met een betaalbaar elektrisch aanbod dat is ontworpen voor een breed spectrum aan professionele toepassingen.

Met Volkswagen hebben Belgische bedrijven vandaag een solide partner om hen te begeleiden bij hun overstap naar elektrisch rijden. <<<

Neem voor een gepersonaliseerde analyse van uw behoeften contact op met uw Volkswagen-concessiehouder



Ontdek heel het gamma en de fleetoplossingen:



\*bron: cijfers FEBIAC 01/01/2025 – 31/10/2025

e-car policy

# De belangrijkste punten voor een vlotte transitie

De professionele mobiliteit ondergaat een stille, maar zeer reële revolutie. In België veranderen de fiscale regels, passen bedrijven zich aan en herdefiniëren bestuurders hun verwachtingen. Het resultaat: de car policy, die vaak werd gezien als een stoffig administratief document, wordt vandaag de dag een echt strategisch instrument. Een onmisbaar kompas om uw wagenpark naar een elektrische, slimmere en beter beheerde toekomst te leiden.

door Damien Malvetti

1. Door de elektrificatie wordt de car policy een strategische tool.

Bij link2fleet zien we al enkele jaren een duidelijke trend: de transitie naar volledig elektrische wagenparken gebeurt niet door te improviseren. Ze wordt bereikt met een solide, gestructureerde car policy die perfect is afgestemd op de fiscale, technische en menselijke realiteit in het veld.

### **Waarom uw car policy nu moet evolueren**

Het Belgische fiscale kader laat er geen twijfel meer over bestaan: voertuigen met een verbrandingsmotor zullen uit de wagenparken verdwijnen. Vanaf dit jaar zijn enkel nog volledig elektrische modellen ingeschreven op naam van een bedrijf fiscaal aftrekbaar.

Met andere woorden: doorgaan met een car policy als vanouds betekent een explosieve stijging van uw TCO (Total Cost of Ownership). Een goed aangepaste policy daarentegen stelt u in staat om te anticiperen, uw kosten te beheersen en uw mobiliteitsstrategie voor de komende tien jaar veilig te stellen. Want naast de fiscaliteit verandert heel het economische model wanneer u kiest voor volledig elektrische modellen: minder onderhoud, goedkopere energie, lagere CO<sub>2</sub>-heffingen, lagere belasting op inverterstelling en rijtaks... Elektrisch rijden is niet langer alleen een ecologische, maar ook een financiële keuze geworden.

Niet alleen het bedrijf bespaart geld door te kiezen voor volledig elektrische voertuigen. Ook de werknemers zullen er financieel voordeel uit halen.

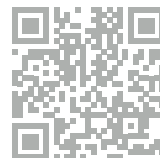
Het VAA (Voordeel van Alle Aard) - met andere woorden het belastbaar voordeel voor de werknemer die een bedrijfswagen voor privédoeleinden gebruikt - is lager voor elektrische voertuigen. Dit voordeel wordt namelijk berekend op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig, die dus nul is voor een volledig elektrisch voertuig.

### **TCO: de echte scherprechter**

Als er één indicator is die uw car policy moet sturen, dan is het wel de TCO. Bij link2fleet herhalen we het vaak: voertuigen alleen op basis van hun catalogusprijs vergelijken, heeft tegenwoordig geen zin meer. Een elektrische auto kan bij aankoop weliswaar duurder zijn, maar dat verschil wordt op termijn kleiner of zelfs omgekeerd.

De TCO zet alles op een rijtje: fiscaliteit, energie, verzekeringen, onderhoud, banden, restwaarde... Over een periode van vier of vijf jaar heeft elektrisch rijden vaak een lengte voorsprong. Daarom is een TCO-plafond - in plaats van een huurplafond of gewoon een lijst - vandaag de dag het beste instrument om de controle te behouden en tegelijkertijd uw medewerkers een echte keuze te bieden.

Als u niet weet hoe die te berekenen, kan uw leasepartner u daarbij helpen, net als consultants en zelfs sommige verkopers in de showroom. Ook met de Car Cost Advisor van Eurofleet Consult kunt u de TCO berekenen van alle auto's die op de markt verkrijgbaar zijn. De Vlaamse overheid biedt eveneens een eigen online TCO-calculator aan op dit adres:



**Elektrisch rijden is niet langer alleen een ecologische, maar ook een financiële keuze geworden.**



Als u zelf de berekening wilt uitvoeren, zijn dit alle elementen waarmee u rekening moet houden:

#### a) Lease- of aankoopprijs

- **Operationele leasing:** omvat vaak onderhoud, verzekeringen, banden, bijstand, enz.
- **Financiële leasing of aankoop:** hierbij moeten alle andere kosten worden toegevoegd.

Opmerking: bij leasing wordt de maandelijkse huurprijs genomen x de gebruiksduur.

#### b) Autofiscaliteit

- **Fiscale aftrekbaarheid:** afhankelijk van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het type motor.
- **Voordeel van Alle Aard (VAA):** berekend op basis van de catalogusprijs, de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de Euro-norm. Heeft gevolgen voor de werknemer, maar ook voor de werkgever via de sociale bijdragen op het VAA.
- **CO<sub>2</sub>-bijdrage:** te betalen door de werkgever op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig
- **Recupereerbare btw:** over het algemeen 50% voor gemengd gebruik, tot 100% indien uitsluitend professioneel gebruik.

#### c) Energie (brandstof of elektriciteit)

- Gebaseerd op het **geschatte aantal kilometers per jaar x het gemiddelde verbruik x de prijs per liter of per kWh**.
- Het is essentieel om eventuele terugbetalingen voor thuisladen of laden aan openbare laadpunten mee te nemen in te berekening.

#### d) Verzekering

- Premies BA- en omniumverzekering, aangepast aan de waarde van het voertuig en het profiel van de bestuurder.

Bij leasing is de verzekering vaak rechtstreeks inbegrepen in de maandelijkse huurprijs die in uw contract is vastgelegd.

#### e) Onderhoud en herstellingen

- Lager voor BEV's (minder slijtageonderdelen), hoger voor brandstofvoertuigen of (plug-in)hybrides.

Deze kosten kunnen mogelijk ook inbegrepen zijn in het leasecontract.

#### f) Banden en bijstand

- Zomer/winterbanden, vervangen van versleten banden, depannage.

#### g) Restwaarde (indien aankoop)

- Schatting van de **herverkoopwaarde** na X jaar.
- Voor een nettoberekening nemen we: Aankoopprijs - geschatte restwaarde.

#### FORMULE

TCO = (Leasing of afbetaling) + (Fiscaliteit) + (energiekost) + (Verzekeringen) + (Onderhoud/Banden) - (Restwaarde)



**2.** Een goed laadbeleid is een essentieel element van een e-car policy.

## Audit, doelstellingen en methode

Het is onmogelijk een transitie af te dwingen zonder deze voor te bereiden. Een bedrijf dat succesvol wil overschakelen op elektrisch rijden, moet beginnen met een audit van zijn wagenpark: rijprofielen, gewoonten van bestuurders, individuele beperkingen, mogelijkheden om thuis, op kantoor of publiek te laden... Alles is nuttig en moet in aanmerking worden genomen.

Vervolgens moeten er duidelijke doelstellingen worden vastgesteld. Geen vage ambities, maar concrete ijkpunten. Bijvoorbeeld:

- Verbod om nog niet-zero emission-voertuigen te bestellen
- X% EV's in het wagenpark tegen eind 2026
- Een volledig emissievrije vloot tegen 2028
- Een meetbare reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met X% tegen 2030

De car policy wordt dan het operationele instrument om deze doelstellingen te bereiken. Hij legt de regels vast, verduidelijkt de rechten, kadert de keuzes, beschrijft de processen, anticipeert op de laadbehoeften en geeft medewerkers alle informatie om te begrijpen waarom... en hoe.

## De bestuurder begeleiden: een belangrijk aspect

Een efficiënte e-car policy dient niet alleen om regels vast te leggen, maar ook om de gebruikers te begeleiden. En dat is waar veel bedrijven de fout in gaan.

Want hoewel elektrische auto's tegenwoordig uitgerijpt zijn, zijn ze nog niet voor iedereen intuïtief. Er zijn nog altijd angsten met betrekking tot het rijbereik, het laden, vakanties, beschikbaarheid van laadpalen... allemaal gespreksonderwerpen in de wandelgangen, maar ook echte kwesties die moeten worden aangepakt. Duidelijke communicatie, interne ambassadeurs, snelle opleidingen en doordachte oplossingen maken het verschil.

Een gerustgestelde medewerker is een geslaagde transitie.

**De transitie naar volledig elektrische wagenparken gebeurt niet door te improviseren. Ze wordt bereikt met een solide, gestructureerde car policy die perfect is afgestemd op de fiscale, technische en menselijke realiteit in het veld.**

## Het opladen: de pijler van uw nieuwe e-car-policy

Het is onmogelijk om over EV's te praten zonder het onderwerp laden aan te snijden. Uw e-car policy moet een coherente strategie bevatten en oplossingen bieden die aansluiten bij de behoeften en profielen van elke medewerker:

- **Thuis:** installatie van een laadpunt op kosten van de werkgever, automatische terugbetaling via een intelligent laadpunt, of terbeschikkingstelling van een smart cable wanneer het niet mogelijk is een laadpunt te installeren.
- **Op kantoor:** voldoende laadpunten, rotatieregels om laadpaalkleven te voorkomen, stimuli om laden in daluren of met zonne-energie aan te moedigen.
- **Op verplaatsing:** terbeschikkingstelling van laadpassen voor publiek laden, gebruiksregels, aanbevelingen voor snelladers (met mate te gebruiken om de batterijen te sparen en de TCO te drukken).
- **Op vakantie:** specifieke oplossingen — wisselen van voertuig, tijdelijke brandstofauto via de leasemaatschappij, routeplanners via derde apps zoals A Better Route Planner of Chargemap.

**Of uw wagenpark nu geleased of aangekocht is, een car policy moet tegelijk worden beschouwd als een juridisch, HR- en financieel document.**

Hoe duidelijker en gestructureerder uw laadplan is, hoe meer uw medewerkers zonder aarzeling zullen overstappen op elektrisch rijden. Het is essentieel dat uw strategie en uw car policy proactief antwoorden bieden op alle vragen die uw medewerkers zouden kunnen hebben, nog voordat ze die stellen.

### **Een aantrekkelijke catalogus om te overtuigen**

De bedrijfswagen blijft een middel om medewerkers te binden en aan te trekken. Door een gevarieerd aanbod van goed uitgeruste elektrische modellen aan te bieden, laat u zien dat uw

transitie geen beperking is, maar een positieve evolutie.

Aangezien de fiscus elektrische voertuigen gunstig gezind is, kunt u gerust uw medewerkers die overstappen op elektrisch rijden een beter uitgerust model of een exemplaar uit een categorie hoger aanbieden. Als u de TCO van dat voertuig berekent, zult u merken dat het u misschien niet meer kost. Maar een medewerker die een modern, prestigieus en comfortabel voertuig krijgt, zal veel gemakkelijker de nieuwe regels accepteren. Een car policy moet dus veeleisend zijn... maar ook aantrekkelijk.

### **Budget, lijst of combinatie?**

Om te bepalen op welke voertuigen uw medewerkers recht hebben, kunt u kiezen tussen budgetten (leasing of TCO), vaste voertuiglijsten of een combinatie van beide.

In het geval van een gesloten lijst is het proces eenvoudig: het bedrijf stelt een lijst met modellen op per categorie werknemers op basis van criteria zoals prijs, voertuigformaat, motorisatie, enz. De bestuurder hoeft alleen maar een keuze te maken uit deze lijst. Let er echter op dat u uw lijst regelmatig herziet om uw kosten onder controle te houden, aangezien de prijzen van de modellen kunnen veranderen. Wij raden aan om de lijst minstens één keer per jaar bij te werken. In het geval van een budget bepaalt het bedrijf een maximumbedrag dat de werknemer kan gebruiken voor zijn volgende voertuig, afhankelijk van de categorie. De werknemer is vervolgens vrij om een voertuig te kiezen dat binnen het toegewezen budget valt, inclusief opties.

U kunt kiezen voor een leasingbudget - op basis van het maandelijkse huurbedrag dat verhuurders in hun offertes vermelden - of voor een TCO-budget (Total Cost of Ownership - zie hieronder). Voor een beter beheer van uw kosten op lange termijn raden wij u aan om op basis van TCO-budgetten te werken.

## Een duidelijke, nauwkeurige en toekomstgerichte car policy

Of uw wagenpark nu geleased of aangekocht is, een car policy moet tegelijk worden beschouwd als een juridisch, HR- en financieel document. Hij moet volledig en gestructureerd zijn en vooral regelmatig worden bijgewerkt.

- Het is de car policy die het bedrijf... en de werknemers beschermt.
- Het is de car policy die de gelijkheid tussen werknemers garandeert.
- Het is de car policy die het mogelijk maakt om uw elektrische transitie te doen slagen zonder het budget te doen ontsporen.

Mobiliteit evolueert snel - soms sneller dan bedrijven willen erkennen. Maar bedrijven die deze kans grijpen, hebben een belangrijk strategisch voordeel: een modern wagenpark, een sterker imago, kosten onder controle en een grotere aantrekkingskracht als werkgever.

## Uw car policy op maat creëren

Het opstellen van een car policy kost echter tijd en energie. Het vereist ook een zorgvuldige af-

weging om geen enkel detail over het hoofd te zien. Om u te helpen bij het opstellen van dit voor uw wagenpark zo essentiële document, staan er verschillende partners voor u klaar: consultants, fleetmanagementbedrijven, sociale secretariaten en soms zelfs invoerders. Zo heeft link2fleet enkele maanden geleden voor Hyundai een sjabloon voor een car policy opgesteld dat is afgestemd op de energietransitie. Dit sjabloon wordt u nu ter beschikking gesteld via een eenvoudige QR-Code.

Dit is natuurlijk een voorbeeld dat de basisregels weergeeft en dat moet worden aangepast aan de realiteit van uw bedrijf en uw medewerkers. Elke entiteit is immers anders en heeft zijn eigen regels.

Een car policy is niet langer een administratief instrument: hij is de hoeksteen van een succesvolle transitie. En vandaag de dag is hij onmisbaarder dan ooit.



Download hier  
ons car policy-  
sjabloon



- 3.** Een goede car policy moet een evenwicht tussen werknemers garanderen.



**3.**

# Best practices **Beste CFO's, waarom TCO van uw vloot dit jaar nog op uw prioriteitenlijst moet staan....**

Elk nieuw jaar begint met het vaststellen van de budgetten voor uw wagenpark. Maar het is ook de ideale gelegenheid om de kosten ervan onder de loep te nemen en maatregelen te nemen waar dat nodig is om de kosten gedurende ten minste de komende 12 maanden onder controle te houden.

door Bart Vanham

De kosten van firmawagens volgen meestal vlak na de personeelskosten als een belangrijke post in de resultatenrekening. Niet zelden verzanden kosten die verband houden met de firmawagens elders in de resultatenrekening en dit leidt niet tot transparantie.

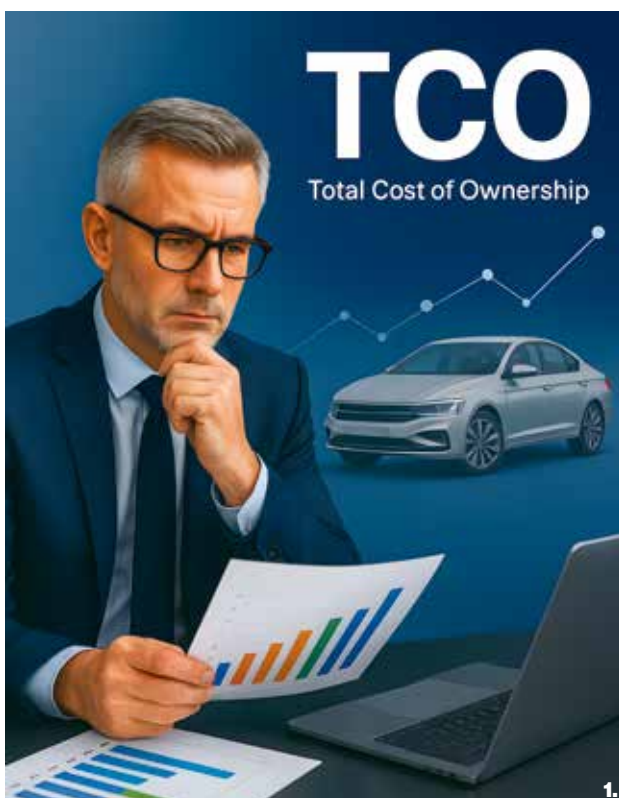
Nochtans kan een goed beleid worden opgezet door middel van het meten van de TCO. De Total Cost of Ownership, de kosten die een firmawagen over de gebruiksduur aan directe en indirecte kosten aan de firma kost.

## **TCO baseline**

Met de nakende verplichte invoering van het Mobiliteitsbudget is het nu meer dan ooit deze oefening te maken. Immers u zal in 2026 verplicht een Mobiliteitsbudget moeten invoeren en in het kader hiervan een aantal belangrijke strategische vragen dienen te beantwoorden. De TCO zal in eerste instantie inzicht geven in de werkelijke kost van uw vloot/mobiliteit. De oefening op zich, data verzamelen, data-kwaliteit beoordelen, besluiten trekken, geeft reeds inzichten in het proces en al dan niet aanwezige transparantie.

## **TCO analyse**

Eens de baseline gevormd, kunnen we analyseren wat de toekomst brengt in termen van trends, extra belastingen, duurdere energie en mogelijke kostenbesparingen middels acties voor sommige componenten. Dit geeft je inzichten in mogelijke prioriteiten en te maken strategische keuzes... Heb je historische data kan je



1. Voor berekeningen gebruikmaken van de TCO is een must geworden.

1.

tevens trendlijnen van de TCO-elementen van de vloot van de onderneming in kaart brengen....  
Erg nuttig om hier transparantie te krijgen....

## TCO en mobiliteitsbudget

Voor begin 2026 zal het in kaart brengen van de TCO van uw vloot echter een noodzaak zijn om uw strategie te bepalen voor de invoering van het Mobiliteitsbudget. Immers het Mobiliteitsbudget is gebaseerd op de TCO. Er zijn echter verschillende mogelijkheden om op basis van TCO het mobiliteitsbudget te bepalen...

Er zijn formules op basis van werkelijke kosten voor lease en aankoop en er zijn forfaitaire formules voor lease en aankoop. Bovendien kan u ieder van deze formules toepassen op basis van de individuele wagen die wordt ingeruild voor een mobiliteitsbudget of u kan gebruik maken van gemiddelden per functiecategorie of u kan gebruik maken van een referentiewagen of referentiewagens per functiecategorie.

Afhankelijk van de keuze dient u bovendien al dan niet de gemiddelden van de kosten, onderdeel van de TCO, over 3 of 4 jaren te berekenen. De keuze in deze formules wordt in principe gestuurd door enerzijds uw wijze van financiering van uw vloot, aankoop/financiering (en financiële leasing) of (operationele) leasing, anderzijds door uw TCO-strategie....

## Jawel uw TCO-strategie

De keuze tussen de formule op basis van werkelijke kosten of de forfaitaire formule, individueel, gemiddelden of met referentiewagens bepaalt immers de "kost" van uw Mobiliteitsbudget en dus TCO van uw vloot/mobiliteit.

Wenst uw onderneming dat de TCO niet hoger wordt, of mag dit zelfs wat lager? Wenst uw on-

**De kosten van firmawagens volgen meestal vlak na de personeelskosten als een belangrijke post in de resultatenrekening.**

derneming de TCO/mobiliteitsbudget laten meegroeien met stijgende kosten? Wenst u het afrekenen van de wagenkosten in het mobiliteitsbudget jaarlijks te moeten afrekenen individueel? Kan u het mobiliteitsbudget combineren met andere reeds bestaande vergoedingen? Welke vergoedingen en moeten deze aan de TCO te worden toegevoegd? Hoe gaat u de kosten van uw mobiliteitsbudget in kaart brengen en jaarlijks opvolgen?

Allemaal vragen waar u zich asap dient op voor te bereiden rekening houdend met jullie huidige situatie, aanwezige car-, fiets-, openbaar vervoer-, thuiswerkpoliticies... en strategische financiële en HR-keuzes.

## Hoe start u hiermee?

Verzamel de nodige data. In geval van leasing zal uw leasepartner(s) kunnen helpen. Verder zal u even in de boekhouding moeten duiken voor een overzicht van bepaalde vergoedingen, bijvoorbeeld fietsvergoeding, parking, .... Een aantal policies verzamelen en dan de TCO berekenen op basis van de bovenvermelde mogelijkheden.

De juiste TCO gebruiken als basis voor het mobiliteitsbudget gebaseerd op de strategische keuzes van uw onderneming.

Aarzel niet om hulp te vragen als dat nodig is.



EXPERT



Bart Vanham heeft jarenlange ervaring in de fleet en automotive industrie. Eerst als coördinator van een automotive netwerk binnen PWC, adviserend gedurende 16 jaren aan autofabrikanten en leasemaatschappijen. Nadien als ondernemer evoluerend naar een TCO-specialist en gefocust op optimalisaties van TCO en veranderingstrajecten binnen fleet en algemeen mobiliteit. Inmiddels ervaren hulpje bij de implementatie van een mobiliteitsbudget.

**Bart Vanham**



# Chinese constructeurs in België “Wij zijn hier om te blijven”

Het is een opkomst zonder weerga. In België tellen we al bijna 20 puur Chinese merken op de markt. Kunt u ze allemaal opnoemen? Hoewel hun catalogusprijzen vaak ongeëvenaard zijn, geldt dat minder voor de leaseprijzen. De reden? Een imago dat nog moet worden opgebouwd. Maar dit is waarom Chinese constructeurs daar wellicht in zullen slagen en de markt - nog meer - zullen overspoelen...

door Maxime Pasture

“Door het uitstekende werk van Chinese merken zullen traditionele mainstreammerken, of ze nu Europees, Amerikaans, Japans of Koreaans zijn, innovatief uit de hoek moeten komen. Het is een kwestie van leven of dood.” De toon wordt gezet door Carlos Ghosn, de voormalige iconische baas van de Alliantie Renault-Nissan, in de podcast Legend. Ghosn ziet een minder groot gevaar voor de premium- en de high-end merken. Maar zoals we zullen zien, positioneren Chinese merken zich wel degelijk in alle segmenten (zie ook onze tabel).

## Chinezen in alle segmenten

MG, de best presterende Chinese constructeur in België, concurreert met bepaalde modellen rechtstreeks met Dacia. En dat spreekt particulieren aan, dankzij wie MG zijn geld verdient. Net achter MG op het vlak van Belgische inschrijvingen vinden we BYD, 's werelds grootste fabrikant van elektrische auto's. Met zijn redelijk geprijsde EV's kwam BYD eind 2022 naar België en richtte het zich op professionals dankzij de gunstige fiscaliteit voor elektrische voertuigen. Maar nu het zijn plekje heeft gevonden, komt het, net als MG, met (oplaadbare) hybrides die meer gericht zijn op particulieren (of zelfs zelfstandigen). Eerst je plekje in Europa veroveren met elektrische voertuigen en vervolgens particulieren aanspreken met nog betaalbare auto's met verbrandingsmotor, dat is een slimme zet.



1. Xpeng wordt bij ons ingevoerd door de groep Hedin Automotive.
2. MG is op dit moment het meest gevestigde Chinese merk.

## Steun van grote groepen

Dat deze twee merken in België zo succesvol zijn en eind 2025 samen een marktaandeel van meer dan 2% vertegenwoordigden, komt door dat ze worden ondersteund door mastodonten in de autodistributie: Inchcape voor BYD en Astara voor MG. Joris Clavie, CEO van BYD Belux: "Inchcape Belux voert in België al bijna 50 jaar Toyota in! Het is dus duidelijk dat we de markt kennen..."

Leapmotor, eind 2025 de op één na grootste stijger in België, wordt ondersteund door het Stellantis-netwerk, aangezien de groep voor 51% eigenaar is van Leapmotor International. "Leapmotor profiteert van het distributienet van Stellantis, de productielocaties in Europa (de productie van de nieuwe B10 staat gepland voor eind 2026 in Spanje) en ook van de toeleveringsketen voor reserveonderdelen", legt Stefan De Smet, Managing Director van Leapmotor Belux, uit.

Alle vertegenwoordigers van merken die we in het kader van dit artikel hebben kunnen interviewen (MG, Maxus, BYD, Xpeng, Nio & Firefly, Hongqi, Omoda & Jaecoo en Leapmotor), stellen trouwens gerust wat betreft wisselstukken en hersteltermijnen: bijna elk van deze merken heeft een hub in Nederland (Amsterdam, Rotterdam of Breda). "Er vinden dagelijks leveringen plaats bij de distributeurs. De levertijden zijn erg kort: maximaal 48 uur voor onderdelen die afkomstig zijn van Katoen Natie of maximaal

een week voor onderdelen die uit het buitenland komen", onthult Matthijs Keersmaekers, Country Manager van MG, bijgestaan door Guy Haesendonck, die namens Maxus spreekt, een merk dat eveneens door de Astara-groep wordt ingevoerd.

## Een razendsnelle groei

De sterkste groei in België, in oktober en november 2025, kwam van Omoda & Jaecoo met gemiddeld 5.000% meer inschrijvingen. "Deze merken, die deel uitmaken van de Chery-groep, worden verdeeld via een twintigtal dealers die al goed gevestigd zijn in België, en dat netwerk groeit elke week", aldus Maxence Van Goethem, Fleet & Remarketing Manager bij Omoda & Jaecoo.

MG, BYD en Leapmotor hebben, naast Omoda & Jaecoo, samen 84% van het aandeel van Chinese nieuwkomers op de Europese markt in handen. In totaal waren Chinese merken in 2025 goed voor 5,5% van de Europese markt, bijna dubbel zoveel als in 2024. Ook in België zien we, als we alleen kijken naar merken die vanuit China worden ontwikkeld en aangestuurd (Volvo, Polestar, Lotus en Smart blijven als Europese merken geclassificeerd, ook al is hun aandeelhouderschap gedeeltelijk Chinees), een marktaandeel dat stijgt van bijna 2% in 2024 tot meer dan 3% in 2025 (cijfers gebaseerd op de inschrijvingen meegedeeld door Febiac).

**"Het kost altijd meer tijd om de professionele markt te veroveren dan de particuliere markt."**

**Matthijs Keersmaekers,**  
Country Manager  
MG



**"We zijn hier om te blijven en niet alleen om de markt af te tasten."**

**Eddy Haesendonck,**  
CEO Hedin  
Automotive  
BeNeLux



**"Onze merken worden verdeeld via een twintigtal dealers die al goed gevestigd zijn in België, en dat netwerk groeit elke week."**

**Maxence Van Goethem,**  
Fleet & remarketing  
manager Omoda &  
Jaecoo





3.

**“Inchcape Belux voert in België al bijna 50 jaar Toyota in! Het is dus duidelijk dat we de markt kennen...”**

**Joris Clavie,  
CEO BYD Belux**



**“Wat onderdelen betreft, zijn de levertijden erg kort.”**

**Guy Haesendonck,  
Country Manager  
Belux Maxus**



## Een werk van lange adem om aan visibiliteit te winnen

Alle verantwoordelijken van Chinese merken die we voor dit artikel hebben geïnterviewd, vermelden dezelfde uitdaging: een merkimage opbouwen en bekendheid verwerven bij het grote publiek. “Het kost altijd meer tijd om de professionele markt te veroveren dan de particuliere markt”, zegt Matthijs Keersmaekers, Country Manager van MG. “Daarom gaan we veel naar klanten toe om onze producten beter bekend te maken en te laten testen”, voegt Joris Clavie, CEO van BYD Belux, toe. Om goede restwaarden te garanderen ten opzichte van de traditionele spelers en dus concurrerende huurprijzen, is visibiliteit essentieel. Daarom zijn BYD en Omoda & Jaecoo bijvoorbeeld een samenwerking aangegaan met Ayvens voor langetermijnverhuur.

Eddy Haesendonck, CEO van Hedin Automotive BeNeLux, verantwoordelijk voor de Chinese merken Xpeng, Nio (inclusief firefly) en Hongqi voor onze markt, voegt hieraan toe: “Leasemaatschappijen organiseren zich op Europees niveau en niet alleen op Belgisch niveau. Daarom vinden de besprekingen om de meest competitieve huurprijzen te kunnen bieden voor de merken die wij vertegenwoordigen en die op de markt komen, eerst plaats op Europees niveau. Vervolgens wordt intern de weg bereid om de Belgische markt aan te pakken, die met zijn drie gewesten zeer specifiek is.” Hij voegt eraan toe: “Een merk als Xpeng heeft niet alleen een zeer Europees design, maar is ook begonnen met de productie van auto's in Oostenrijk, dus op het Europese continent, in de fabrieken van Magna Steyr. Dat is een sterk signaal en wekt vertrouwen, met name bij leasemaatschappijen en fleetklanten. Zo wil Xpeng,

**3.** Op drie jaar tijd heeft BYD bij ons al een volledig gamma uitgebouwd.

**4.** Maxus heeft ervoor gekozen zich te positioneren op de markt van de LCV's en de pick-ups.

**5.** Leapmotor kent een bliksemsnelle ontwikkeling en heeft een aanbod in bijna alle segmenten.



4.



5.

**“Leapmotor profiteert van het distributienet van Stellantis, de productielocaties in Europa en ook van de toeleveringsketen voor reserveonderdelen”**

**Stefan De Smet,**  
**Managing**  
**Director**  
**Leapmotor Belux.**



net als andere Chinese spelers, de volgende boodschap overbrengen: “We zijn hier om te blijven en niet alleen om de markt af te tasten.”

## Volledige gamma's die in een recordtijd ontstaan

Aantrekkelijke garanties en een genereus uitrustingsbeleid (zeer weinig verschillende versies, allemaal uiterst goed uitgerust) helpen Chinese merken ook om zich te onderscheiden van de meer ‘traditionele’ spelers. Net als de Koreaanse merken 15 jaar geleden en de Japanse merken nog eerder dus... Bovendien hebben de Chinezen een recordtempo opgelegd voor de ontwikkeling van nieuwe modellen. Bij Zeekr spreken ze van slechts 16 maanden om een nieuw model te ontwikkelen op basis van een bestaand platform. Het gemiddelde ligt eerder tussen twee en drie jaar,

**“Bij Zeekr spreken ze van slechts 16 maanden om een nieuw model te ontwikkelen op basis van een bestaand platform. Het gemiddelde ligt eerder tussen twee en drie jaar, wat nog steeds erg snel is.”**

wat nog steeds erg snel is. Zie ook BYD. In slechts drie jaar tijd heeft het merk drie stadsauto's, een gezinsberline, een break en vier SUV's op de Europese markt gebracht. Leapmotor komt in zijn derde jaar bij ons met vier nieuwe modellen, zoals Stefan De Smet ons heeft bevestigd. “Alle segmenten zullen worden bestreken”, zegt hij enthousiast.

## Is het (al) te laat voor een Europese reactie?

Kortom, Chinese merken hebben echt zeer (te?) goede troeven in handen: beheersing van de elektrische technologie en grondstoffen voor batterijen, technologische expertise in het algemeen, ultrakorte ontwikkelingstijden, slimme partnerschappen met spelers die al goed in Europa zijn gevestigd, en nog veel meer. En om de douanerechten te omzeilen, zijn ze van plan om te gaan bouwen in Europese fabrieken - of doen ze dat al -, zoals BYD in Hongarije en Turkije, Omoda en Leapmotor in Spanje, Xpeng in Oostenrijk, enzovoort.

Kortom, de merken die in dit artikel worden genoemd - naast Lynk & Co, Voyah en andere - lijken in Europa te zijn om te blijven en laten daarvoor ook niets aan het toeval over. “Dat zal de Europeanen wakker schudden, daar ben ik van overtuigd”, zegt Eddy Haesendonck, CEO van Hedin Automotive. Maar is het niet al te laat, vooral als de verkoop van volledig elektrische nieuwe auto's in 2035 echt verplicht wordt? Tegen de tijd dat we ons die vraag stellen, zullen nieuwe Chinese luxemerken zoals Denza en Yangwang (van de BYD-groep) of IM (van SAIC, de groep waar ook MG toe behoort) onze markt hebben bereikt...



| Merk          | Positionering        |
|---------------|----------------------|
| Hongqi        | Ultra luxe           |
| Nio & firefly | Hightech/Premium     |
| Voyah         | Premium              |
| Xpeng         | Premium              |
| Zeekr         | Premium              |
| BYD           | Premium/Semi-premium |
| Jaecoo        | Premium/Semi-premium |
| Lynk & Co     | Semi-premium         |
| MG            | Mainstream           |
| Leapmotor     | Mainstream           |
| Omoda         | Mainstream           |
| Maxus         | Mainstream/utilitair |
| JAC           | Mainstream/utilitair |
| DR            | Mainstream           |
| DFSK          | Mainstream           |
| Dongfeng      | Mainstream           |
| Forthing      | Mainstream           |
| Bestune (FAW) | Mainstream           |
| BAIC          | Mainstream           |
| Seres         | Mainstream           |
| Livan         | Low cost             |
| BAW           | Low cost             |
| SWM           | Low cost             |

# Bidirectioneel laden Verwachte revolutie... maar nog geen realiteit

In de wereld van elektrische mobiliteit wordt bidirectioneel laden - of V2X - vaak voorgesteld als de volgende grote revolutie. Een technologie die elke elektrische auto zou omvormen tot een mini-energiecentrale, die een huis, een gebouw of zelfs het net van stroom kan voorzien. Op papier klinkt dat fantastisch. Maar in de Belgische realiteit van 2026... is het vooral een work in progress.

door Damien Malvetti

Bidirectioneel laden is het vermogen van een elektrische auto om niet alleen te laden, maar ook elektriciteit terug te leveren.

Met andere woorden, de accu van het voertuig kan een huis, een gebouw, elektrische apparaten van stroom voorzien... of zelfs energie terugsturen naar het net.

Het is alsof je auto een gigantische batterij op wielen wordt, die energie kan opslaan wanneer hij is aangesloten en deze vervolgens kan terugleveren wanneer dat nodig is. Deze technologie maakt een slimmer energiebeheer mogelijk, vooral in bedrijven die zijn uitgerust met zonnepanelen of die te maken hebben met pieken in het energieverbruik.

## V2X: beloftevolle toekomst, eerste bouwstenen gelegd

Technisch gezien werkt bidirectioneel laden al. Sommige voertuigen kunnen elektriciteit terugleveren aan een gebouw (V2H voor Vehicle to Home), aan toestellen (V2L voor Vehicle to Load) of, in sommige landen, aan het elektrici-

teitsnet (V2G voor Vehicle to Grid). Europa zet ook stappen in deze richting: het SCALE-project en andere Europese initiatieven zijn begonnen met het opstellen van richtlijnen voor deze technologie. Er wordt dus vooruitgang geboekt... maar langzaam.

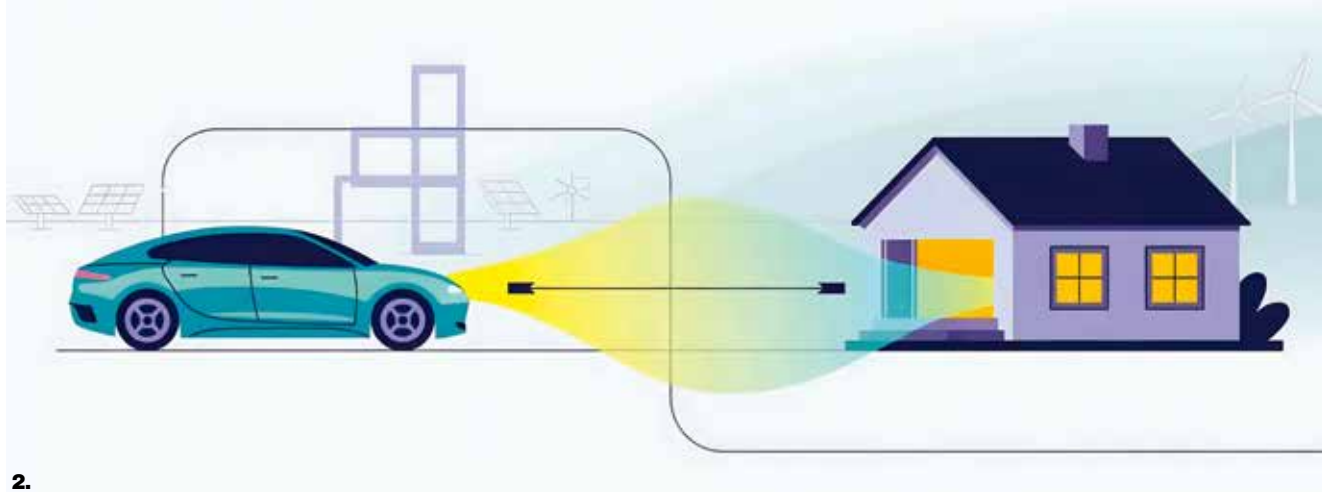
In België testen verschillende spelers bidirectionaliteit, maar de technologie blijft beperkt tot proefprojecten of zeer specifieke omgevingen. Compatibele laadpalen zijn nog steeds zeer zeldzaam - en erg duur -, maar de lijst met compatibele voertuigen begint aardig aan te groeien: Kia EV3 of EV6, Mercedes CLA, Nissan Leaf, Hyundai Ioniq 5 en 6, MG 4, Volkswagen ID.3, ID.4 of ID.Buzz, verschillende modellen van BYD, of nog de Renault R5 E-Tech Electric, de Peugeot E-2008 en zelfs de Dacia Spring.

## Waarom blijft dit op dit moment beperkt?

Op het eerste gezicht lijkt het concept aantrekkelijk en zou het bovendien de impact van piekverbruik op het net verminderen. Ondanks een

1. De auto wordt een energiedrager, die elektriciteit kan leveren aan apparaten, maar ook aan het net.





zeker enthousiasme zijn er echter verschillende factoren die de invoering en toepassing van bidirectioneel laden vertragen.

### Beperkte compatibiliteit

De meeste voertuigen op onze wegen zijn nog niet 'V2X-ready'. Hoewel veel constructeurs bij de lancering van hun modellen aangeven dat ze over deze technologie beschikken, moet de functionaliteit vaak nog worden toegevoegd via een software-update. Andere constructeurs gebruiken connectoren die in Europa geen bidirectionaliteit mogelijk maken.

Over het algemeen beperken voertuigen die vandaag over deze functie beschikken zich tot V2L, met andere woorden de mogelijkheid om via een geschikte adapter een elektrisch of elektronisch apparaat aan te sluiten om het op te laden of gewoon onderweg te kunnen gebruiken. Denk bijvoorbeeld aan een elektrische fiets, een waterkoker, een koffiezetapparaat of een laptop.

### Specifieke en dure laadpunten

Terwijl een klassieke AC-lader enkele honderden euro's kost, kost een bidirectioneel exemplaar al snel tussen de 4.000 en 5.000 euro... exclusief installatie. Voor particulieren of zelfs kleine bedrijven is de economische vergelijking nog niet optimaal.

### Nog onduidelijk wettelijk kader

Energie terugverkoopen aan het net? De energiestromen op een slimme manier beheren? Op dit moment is het tarifaire en regelgevende kader nog onduidelijk, met name wat betreft dynamische tarieven.

### Batterijleasing en -garanties

Veel leasemaatschappijen blijven voorzichtig: als de batterij bijvoorbeeld ook wordt gebruikt om een gebouw van stroom te voorzien, wie draagt dan de extra slijtage? Zolang deze vraag

**In België testen verschillende spelers bidirectionaliteit, maar de technologie blijft beperkt tot proefprojecten of zeer specifieke omgevingen.**

niet is beantwoord, blijft V2G moeilijk te integreren in een wagenpark.

## Hoe zich er vanaf nu op voorbereiden?

### Geef de voorkeur aan "V2X-ready"-modellen

Hoewel de functie nog niet is geactiveerd, zijn sommige huidige modellen ontworpen om ze te ondersteunen. Door dit criterium mee te nemen in uw voertuigkeuze, kunt u voorkomen dat u uw wagenpark voortijdig moet vernieuwen wanneer de technologie eenmaal volledig is ontwikkeld.

### Voorzie evolutieve laadpunten

Sommige AC-terminals zijn al klaar voor toekomstige updates. Dat is een goed compromis om zware herinvesteringen te vermijden.

### Herzie uw TCO op lange termijn

V2X zou een factor kunnen worden die een vloot rendabel maakt. Maar daarbij moet reke-

**2.** Een bidirectioneel laadpunt is nog erg duur!

**3.** Op verplaatsing heb je gewoon een adapter nodig om gelijk welk elektrisch apparaat aan te sluiten op je auto.



ning worden gehouden met de installatiekosten, de mogelijke financiële voordelen en de levensduur van de batterijen.

#### Lanceer een pilootproject

Voor een KMO of een grote onderneming biedt een proefproject op één of twee locaties de mogelijkheid om te leren, te meten en een toekomstige integratie voor te bereiden.

### Voor bedrijven? Een echte opportuniteit... maar op middellange termijn

Laten we duidelijk zijn: bidirectioneel laden is nog geen criterium dat anno 2026 in een car policy moet worden opgenomen. Maar het is wel een strategisch onderwerp om op te anticiperen. Waarom?

Omdat een correct uitgeruste vloot van elektrische voertuigen op termijn:

- de energiekosten van het bedrijf zou kunnen verminderen,

4. Je kunt bijvoorbeeld de batterij van je elektrische fiets opladen met die van je auto.

**Voor wagenparkbeheerders is de juiste aanpak vooruitdenken, een car policy op te stellen en geleidelijk aan toekomstbestendige elementen te integreren.**

- als buffer zou kunnen dienen om verbruikspieken af te vlakken,
- de door zonnepanelen geproduceerde elektriciteit zou kunnen valoriseren,
- zou kunnen bijdragen tot de stabiliteit van het net.

Voor een wagenpark betekent dit een paradigmaverschuiving: de auto is niet langer alleen een vervoermiddel, maar wordt een energiebron.

Dit is dus een onderwerp om nauwlettend in de gaten te houden. Maar er is één maar: het wettelijke kader. Stel u namelijk eens voor: een werknemer heeft een elektrische bedrijfswagen die op kantoor kan worden opgeladen - dus op kosten van zijn werkgever - en gaat vervolgens naar huis, waar hij de volle accu van zijn auto gebruikt om een elektrisch apparaat van stroom te voorzien of zelfs zijn thuisbatterij op te laden, zodat hij alleen genoeg rijbereik overhoudt om de volgende dag naar kantoor te rijden.

Die situatie zou zeer snel de norm kunnen worden en werknemers in staat kunnen stellen hun woning dagelijks van elektriciteit te voorzien die door hun werkgever wordt betaald... Tegen de tijd dat bidirectioneel laden op veel voertuigen mogelijk is en er voldoende compatibele laadpalen beschikbaar zijn, zal de wetgever dus duidelijke regels moeten hebben opgesteld met betrekking tot bedrijfswagens. Zo niet, dan is het aan de bedrijven om duidelijke regels op te stellen in hun car policy om misbruik te voorkomen.

### Nog niet rijp, maar morgen onvermijdelijk

Bidirectioneel laden staat in België nog in de kinderschoenen. Het is te duur, te weinig gestandaardiseerd en wordt nog niet ondersteund door een robuust wettelijk kader. Maar het potentieel is enorm en alles wijst erop dat het een pijler van de energietransitie zal worden.

Voor wagenparkbeheerders is het niet verstandig om passief af te wachten, noch om overhaast te werk te gaan. De juiste aanpak is om vooruit te denken, een car policy op te stellen en geleidelijk aan toekomstbestendige elementen te integreren.

Want op de dag dat bidirectionaliteit echt ingeburgerd zal zijn, zullen bedrijven die hebben geanticipeerd... een lengte voorsprong hebben.



# Mitsubishi Eclipse Cross



De **100% elektrische Mitsubishi Eclipse Cross** is er. Stil, krachtig en klaar voor elke rit. Dankzij een rijbereik van 633 kilometer op één batterijlading, rij je zorgeloos naar elke bestemming. Kijk voor de Saloncondities op [Mitsubishi-motors.be](https://mitsubishi-motors.be).

Le **Mitsubishi Eclipse Cross 100 % électrique** est arrivé. Silencieux, puissant et prêt à vous accompagner quel que soit le trajet. Avec une autonomie allant jusqu'à 633 kilomètres sur une seule charge, partez l'esprit tranquille vers toutes vos destinations. Découvrez les conditions Salon sur [Mitsubishi-motors.be](https://mitsubishi-motors.be).

**8 JAAR** | **DAT IS**  
**GARANTIE** | **MAKKELIJK**  
                  | **KIEZEN**

**8 ANS** | **UN CHOIX**  
**DE GARANTIE** | **EVIDENT**

Actieradius (WLTP): 633 km. Gemiddeld energieverbruik: 16,5-16,9 kWh/km. CO<sub>2</sub>-uitstoot: 0 g/km. Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Rijbereik bepaald volgens WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). Het werkelijke rijbereik kan afwijken naar gelang de uitrusting en de individuele factoren. Adverteerder en VU: Mitsubishi Motor Sales Nederland - België - Importeur. Antwerpsesteenweg 261, 2800 Mechelen. Ondernemingsnummer: 0801265332. Rekeningnummer: MUFG Bank Europe N.V. 635614359. Contact: [info@mitsubishi-motors.be](mailto:info@mitsubishi-motors.be)

Autonomie (WLTP): jusqu'à 633 km. Consommation moyenne: 16,5-16,9 kWh/km. Émissions de CO<sub>2</sub>: 0 g/km. Veuillez contacter votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Autonomie déterminée selon le protocole WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). L'autonomie réelle peut varier en fonction de l'équipement et de facteurs individuels. Annonceur et ER: Mitsubishi Motor Sales Nederland - België - Importateur. Antwerpsesteenweg 261, 2800 Malines. Numéro d'entreprise: 0801265332. Numéro de compte: MUFG Bank Europe N.V. 635614359. Contact: [info@mitsubishi-motors.be](mailto:info@mitsubishi-motors.be)



# Zero emission-bestelwagens

## Een transitie die u best goed voorbereidt

Hoewel de wetgeving Belgische bedrijven nog niet verplicht om te kiezen voor volledig elektrische lichte bedrijfsvoertuigen, zetten veel bedrijven al de stap om hun LCV-vloot geheel of gedeeltelijk te elektrificeren. Het aanbod groeit namelijk zeer snel. In dit artikel geven we u een volledig overzicht van de markt, de uitdagingen en de kansen.

door Damien Malvetti

In België is het wagenpark van lichte bedrijfsvoertuigen (~3,5 t) aanzienlijk gegroeid: van ongeveer 594.750 exemplaren in 2010 tot bijna 829.417 in 2020, een stijging van bijna 40% in tien jaar tijd. In 2020 vertegenwoordigden LCV's ongeveer 10,5% van het totale Belgische wagenpark. Door de massale komst van nieuwe modellen met een elektrische aandrijving de afgelopen jaren is de actieradius van moderne elektrische bedrijfsvoertuigen gestegen tot 250 à 350 km, afhankelijk van het model. Voor Belgische vloten opent die verbetering de weg naar gemengde ritten (stedelijk + voorstedelijk), maar daarbij moet wel rekening worden gehouden met de specifieke Belgische situatie: momenteel is slechts 4,78% van de nieuwe inschrijvingen van lichte bedrijfsvoertuigen volledig elektrisch, plus 1,26% plug-in-hybrides. De elektrificatie van bestelwagenparken bevindt zich dus nog in een overgangsfase, maar is nog niet voor iedereen vanzelfsprekend. Het bewijs: diesel blijft de belangrijkste brandstof in dit segment, met een geschat marktaandeel van 88% van de nieuwe bedrijfsvoertuigen die in de eerste negen maanden van het afgelopen jaar werden ingeschreven.

### Geen fiscale stimuli

Dat de elektrificatie van lichte bedrijfsvoertuigen minder snel verloopt dan die van bedrijfsvoertuigen, komt ook doordat er momenteel geen financiële steunmaatregelen bestaan voor bedrijven die deze overstap durven te maken. En daar komt helaas voorlopig geen verandering in, zoals de federatie EV Belgium betreurt na de bekendmaking van het akkoord over de federale begroting door de regering-De Wever eind november. "Door de schrapping of uitstel van de bestaande ondersteuning ontstaat er opnieuw onzekerheid bij bedrijven die vandaag cruciale investeringsbeslissingen moeten nemen met een horizon van 8 tot 12 jaar", betreurt Philippe Vangeel, directeur van EV Belgium. "De sector ervaart dit als een signaal dat er voorlopig geen duidelijk plan is voor de elektrificatie van professioneel vervoer, terwijl buurlanden — zoals Nederland — net wél sterke stimulanzen behouden. Dit is bijzonder jammer, want precies in deze segmenten is de TCO op dit moment nog niet positief zonder gericht beleid, waardoor noodzakelijke investeringen worden uitgesteld."

**1.2.** Nog niet klaar voor volledig elektrisch rijden?

Ford en Volkswagen bieden een plug-inhybride model aan.

**3.** Bij de nieuwe generaties elektrische modellen neemt de accu geen bruikbare ruimte meer in beslag, zoals hier bij de nieuwste Peugeot E-Boxer.



EV Belgium heeft de regering trouwens gevraagd om "snel duidelijkheid te bieden en het ondersteuningskader voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen opnieuw te activeren, zodat transport- en logistieke bedrijven hun transitie kunnen plannen en België competitief blijft in een markt die internationaal snel beweegt."

## Een steeds breder aanbod

Het is echter niet omdat er geen breed scala aan full electric modellen beschikbaar is. Tegenwoordig hebben alle constructeurs volledig elektrische lichte bedrijfsvoertuigen in bijna elk segment van de markt. Sommigen hebben zelfs al gekozen om alleen nog elektrische versies in hun gamma aan te bieden. Andere, zoals Kia, maken zelfs hun comeback op deze markt met een toekomstig gamma dat uitsluitend elektrisch beschikbaar zal zijn. Net als de brandstofmodellen bieden de elektrische versies vaak verschillende lengtes en hoogtes om aan de behoeften van een zo breed mogelijk publiek te kunnen voldoen. Ook de laadvolumes en -vermogens worden vergelijkbaar met die van de brandstofmodellen.





4. Tegenwoordig hebben de meeste constructeurs een elektrisch aanbod in alle segmenten, zoals bijvoorbeeld Citroën.

Opmerkelijk is dat er ook twee modellen beschikbaar zijn als plug-inhybride: de Ford Transit Custom en de Volkswagen Transporter, die gezamenlijk door beide constructeurs zijn ontwikkeld. Een hybride kan een uitstekende overgangsoptie zijn voor bestuurders of taken waarvoor volledig elektrisch rijden nog niet de ideale oplossing is.

## Hoe ze implementeren?

Een vloot van lichte bedrijfsvoertuigen implementeren is veel complexer dan een vloot van personenauto's. Er moet met veel meer factoren rekening worden gehouden: aanpassing van de laadinfrastructuur (laadpalen op locatie, openbaar netwerk), opleiding van bestuurders, aanpassing van de routeplanningsprocessen aan de actieradius, enzovoort.

Maar eerst en vooral moet u zich ervan vergewissen dat elektrisch rijden wel degelijk de beste oplossing is voor (het geheel van) uw wagenpark. De autonomie van elektrische lichte bedrijfsvoertuigen verbetert, maar is nog niet ideaal voor alle situaties. Voor lange ritten of ritten met een zware lading bijvoorbeeld, kan diesel - of eventueel een plug-inhybride - vandaag nog steeds de beste oplossing zijn. Het heeft geen zin om de overstap naar elektrisch rijden te forceren als deze aandrijving nog niet geschikt is voor al uw toepassingen. Een voorafgaande analyse van de behoeften is een stap die niet mag worden onderschat. Bovendien moet u modellen kiezen waarvan het laadvolume en -vermogen overeenkomen met de reële behoeften van uw bedrijf.

In tegenstelling tot de eerste generaties, waarbij de integratie van de accu's ten koste ging van de bruikbare ruimte, bieden de huidige elektrische LCV's evenveel laadvolume als modellen met een verbrandingsmotor... maar het is nog altijd wel oplettend dat het laadvermogen compatibel blijft met de taken. De vlootbeheerder moet ervoor zorgen dat de grootte en configuratie van het voertuig zijn afgestemd op de routes, de laadomstandigheden en de eisen op het gebied van actieradius. Een 'groene' LCV met een te klein volume of een te klein laadvermogen kan de bedrijfskosten verhogen of de productiviteit verlagen.

## Connectiviteit en TCO

Connectiviteit en telematica-oplossingen zijn ook essentieel voor het optimaliseren van het beheer van uw vloot elektrische LCV's. Deze technologieën maken het mogelijk om het opladen te plannen, het verbruik bij te houden, rijgegevens te analyseren en opdrachtprofielen (stedelijk, interstedelijk, expreslevering) samen te voegen.

Vanuit TCO-oogpunt beperkt de evaluatie zich niet langer tot de klassieke afschrijving: ze omvat ook de aankoop of leasing, de energiekost (kWh versus liter diesel), het onderhoud, de beschikbaarheid (stilstandtijd), de restwaarde, maar ook de fiscaliteit. Met een groeiend wagenpark moeten vlootbeheerders de transitie plannen, kiezen voor een geschikte energiemix en anticiperen op vernieuwingen.

**“Er is voorlopig geen duidelijk plan is voor de elektrificatie van professioneel vervoer, terwijl buurlanden net wél sterke stimulansen behouden.”**

**Philippe Vangeel,  
Directeur EV  
Belgium**





Een uniek design,  
een karakter dat je niet vergeet.



100% elektrisch. 100% smart.



Boek een proefrit

[smart.com](https://smart.com)

smart #1: Gecombineerd elektriciteitsverbruik in kWh/100 km: 18,2 (BRABUS/Pulse), 16,8 (Premium), 17,4 (Pro+/Pure+), 18,1 (Pro/Pure) (WLTP); Gecombineerde CO<sub>2</sub>-uitstoot in g/km: 0; Elektrisch bereik (WLTP) in km: 400 (BRABUS/Pulse), 440 (Premium), 420 (Pro+/Pure+), 310 (Pro/Pure).  
smart #3: Gecombineerd elektriciteitsverbruik in kWh/100 km: 17,6 (BRABUS/Pulse), 16,3 (Premium), 16,8 (Pro+), 17,2 (Pro) (WLTP); Gecombineerde CO<sub>2</sub>-uitstoot in g/km: 0; Elektrisch bereik (WLTP) in km: 415 (BRABUS/Pulse), 455 (Premium), 435 (Pro+), 325 (Pro).  
smart #5: Gecombineerd elektriciteitsverbruik in kWh/100 km (WLTP): 18,4 (Pro+/Premium), 18,5 (Pro), 19,9 (BRABUS/Pulse/Summit Edition); Gecombineerde CO<sub>2</sub>-uitstoot (tijdens gebruik van de auto) in g/km (WLTP): 0; CO<sub>2</sub>-klasse: A; Elektrisch bereik (WLTP) in km: 590 (Pro+/Premium), 465 (Pro), 540 (BRABUS/Pulse/Summit Edition).

Adverteerder : smart Belgium BV, Tollaen 68, 1200 Woluwe-Saint-Lambert. Ondernemingsnummer: 0788.295.633, KBO Brussel. Bankrekeningnummer : BE04 8260 0055 4331. Contact : [belgium@smart.com](mailto:belgium@smart.com) GEEF VOORKEUR AAN VEILIGHEID – Milieu-informatie [19.03.04] : voor meer informatie consulteer <https://be.smart.com/nl/>



Een blik op morgen  
**Wat heeft de  
toekomst van  
mobiliteit voor ons  
in petto?**

De evolutie van de laadmogelijkheden en van batterijen, de (slechte) staat van het elektriciteitsnet, het gewicht van voertuigen, de prijzen die blijven stijgen, waterstof: er zijn genoeg onderwerpen om de toekomst van de auto en de impact op Belgische wagenparken aan te snijden! Aan het begin van dit nieuwe jaar willen we u met dit dossier laten zien wat u de komende jaren kunt verwachten.

door Maxime Pasture

Aan het begin van dit nieuwe jaar zou dit onze belangrijkste boodschap zijn aan u, vlootbeheerder: als u nog geen laadpalen in uw bedrijf hebt geïnstalleerd en u bent van plan dat te doen, begin dan zo snel mogelijk met de voorbereidingen, vooral als u in Wallonië gevestigd bent. Waarom? Omdat we de afgelopen maanden verschillende specialisten op het gebied van laden hebben ontmoet (onder andere Fastned en Eranovum) en zij allemaal aan de alarmbel trekken: de capaciteit van het netwerk is ontoereikend. Dit is vooral merkbaar in Wallonië. Zo erg zelfs dat nieuwe projecten voor de installatie van laadpalen worden geblokkeerd of dat laadvermogens naar beneden moet worden bijgesteld.

### Laden voor iedereen of black-out?

Als Europa en België - we denken met name aan de lage-emissiezones in Antwerpen, Brussel en Gent, waar zoals het er nu voor staat, vanaf 2035 alle voertuigen met verbrandingsmotoren verboden zouden worden - echt willen dat er in 2035 alleen nog maar emissievrije nieuwe voertuigen worden verkocht, dan zullen wetgevers de middelen moeten vinden om hun ambities waar te maken. Hoe? Door het hoogspanningsnet voor het transport van elektriciteit uit te breiden en te moderniseren. België is niet het enige land dat met dit probleem kampt. De 'black-out' die zich eind april 2025 in Spanje en Portugal voerde, zou eveneens te wijten zijn aan de overbelasting van het elektriciteitsnet.

De grootste optimisten rekenen op de ontwikkeling van hernieuwbare energie en ook op bidirectioneel opladen (zie ons artikel hierover in ditzelfde magazine), maar de implementatie van deze oplossingen en de regelgeving daaromtrent zal nog tijd vergen. Gelukkig boeken autoconstructeurs en batterijleveranciers bewonderenswaardige vooruitgang, zoals we hieronder zullen zien.

### 400 km op 5 minuten

Toen we afgelopen mei in Portugal de Smart #5 testten, waren we stomverbaasd. Voor onze ogen laadde deze elektrische SUV zijn batterij in slechts 15 minuten en 38 seconden op van 8 tot 81% - goed voor een actieradius van ongeveer 380 km. Onder optimale omstandigheden (wanneer de batterij vooraf is geconditioneerd en het laadstation op volle kracht draait) kan dit model namelijk tot 450 kW laadvermogen aan.

BYD kondigde vorig jaar ook de komst aan van zijn "megawatt flash charging" tot 1.360 kW! Vertaling: de Chinese constructeur, wereldwijd nummer 1 op het gebied van geëlektrificeerde voertuigen, zou zijn auto's in slechts 5 minuten laden een actieradius van 400 km kunnen bieden. Mercedes belooft met zijn conceptcar AMG GT XX dezelfde prestaties met een laadvermogen tot 850 kW.

Kortom, de technologie is er, maar opnieuw moet het netwerk in staat zijn om te volgen! En al deze technologie heeft een prijs... Daar komen we zo op terug.

**1.** BYD heeft een technologie aangekondigd waarmee je 400 km rijbereik kunt laden in slechts... 5 minuten!

**2.** Sommige huidige snelladers, zoals die van Fastned, kunnen een vermogen van 450 kW leveren.



**3.** Voor zijn Concept AMG GT XX geeft Mercedes een laadvermogen van 850 kW op.

**4. & 5.** BMW gelooft in waterstof en lanceert in 2027 een iX5 met die technologie.

### Dalende en stijgende prijzen

Volgens sommige waarnemers moet 2026 een keerpunt worden, omdat elektrische auto's dan goedkoper worden dan vergelijkbare auto's met een verbrandingsmotor. In de fleetsector is dat, gezien de TCO (Total Cost of Ownership of totale eigendomskosten), voor bepaalde modellen al het geval. Een voorbeeld hiervan is de elektrische Škoda Elroq ten opzichte van zijn

benzine-equivalent, de Škoda Karoq. Batterijen worden ook steeds goedkoper, met name door de daling van de prijs van bepaalde grondstoffen. Volgens de gecombineerde analyses van onderzoekers van BloombergNEF en Goldman Sachs is de gemiddelde prijs van een LFP-batterij (lithium, ijzer, fosfaat) gedaald van ongeveer 700-800 dollar/kWh in het begin van de jaren 2010 tot 139 dollar/kWh in 2023 en vervolgens 115 dollar/kWh in 2024. De prognoses komen uit op prijzen rond de 70-80 dollar/kWh tegen 2026-2030. NMC-batterijen (nikkel, kobalt, mangaan), die van hogere kwaliteit zijn, blijven natuurlijk duurder.

Desondanks blijft de prijs van een nieuwe auto - die weliswaar steeds technologischer en veiliger wordt - over het algemeen stijgen, wat zich vertaalt in de leaseprijzen. Daarom zal de in 2025 ingezette trend van langere leasecontracten - zoals aangekondigd door Ayvens - zich in 2026 waarschijnlijk voortzetten. Bij link2fleet zullen we onze nieuwe TCO-berekeningen trou-

**“De mirakeloplossing? Niet met de auto rijden of in ieder geval het aantal ritten beperken... Dat is ongetwijfeld de uitdaging voor de toekomst: het beperken en/of veranderen van onze verplaatsingen. In die zin zal het mobiliteitsbudget in 2026 meer dan ooit een rol spelen...”**



wens baseren op leasecontracten van 60 in plaats van 48 maanden.

## De jacht op de kilo's

In deze context van steeds duurdere auto's en batterijen die betaalbarer zouden moeten worden, valt één trend op: een bloeiend segment van kleine elektrische stadsauto's! 2026 staat bijvoorbeeld synoniem voor de terugkeer van de Renault Twingo, in een elektrische versie. Ja, omdat er geen grote batterijen in kunnen, is de actieradius niet die van grotere auto's. Maar dat is ook niet wat we ervan verwachten! En op zijn minst wegen die stadsauto's niet zo veel. Dat is maar goed ook, want overheden beginnen steeds meer een hekel te krijgen aan zware voertuigen. Denk bijvoorbeeld aan Parijs, waar eind 2024 hogere parkeertarieven werden ingevoerd voor auto's met een verbrandingsmotor van meer dan 1.600 kg of EV's van meer dan 2.000 kg. Meer in het algemeen heeft Frankrijk een gewichtsmalus ingevoerd die elk jaar strenger zal worden. Ook in Nederland speelt het gewicht een rol bij de betaling van de MRB (motorrijtuigenbelasting). In Wallonië worden sinds juli jongstleden eveneens de zwaarste voertuigen bestraft met de nieuwe TMC (taxe de mise en circulation of belasting op inkeerstelling). In die zin heeft "The Shifters", een vereniging die in België strijdt voor de koolstofarme transformatie van onze samenleving, niet zo lang geleden de operatie REGIME gelanceerd, wat staat voor "Réduire Grandement et Irrémédiablement la Masse des Véhicules" (het gewicht van voertuigen aanzienlijk en onherroepelijk verminderen). De laatste tijd hebben 'dikke' auto's het dus niet makkelijk... De redenen die worden aangevoerd (ook al zijn sommige daarvan discutabel): ze zijn te gevaarlijk voor kwetsbare weggebruikers, ze zijn te vervuilen en energieverslindend omdat er te veel massa moet worden verplaatst, enzovoort. De mirakeloplossing? Niet met de auto rijden of op zijn minst het aantal verplaatsingen beperken... Dat is ongetwijfeld de uitdaging voor de toekomst: het beperken en/of veranderen van

**“Overheden beginnen steeds meer een hekel te krijgen aan zware voertuigen.”**





6.



7.

6. Bij Hyundai blijft waterstof een kwestie van imago, maar het merk blijft zijn Nexo, die aan zijn tweede generatie toe is, in Europa invoeren.

7. De prijs van LFP-batterijen daalt, maar die van NMC-exemplaren blijft erg hoog.

onze verplaatsingen. In die zin zal het mobiliteitsbudget in 2026 meer dan ooit een rol te spelen hebben...

### Batterijvoertuigen aan de ene kant, waterstofmodellen aan de andere kant?

En waterstof? Hoe staat het daarmee? Is er een toekomst voor? Het licht staat nog lang niet op groen. Afgelopen zomer kondigde de Stellantis-groep aan dat het zijn programma voor de ontwikkeling van waterstofbrandstofceltechnologie zou stopzetten. Het concern verklaarde: "Vanwege de beperkte beschikbaarheid van

waterstofinfrastructuur, de aanzienlijke investeringen die nodig zijn en de noodzaak van zeer hoge stimuleringsmaatregelen voor klanten, verwacht het bedrijf niet dat lichte bedrijfsvoertuigen op waterstof voor het einde van dit decennium op de markt zullen komen."

Onze mening als deskundig waarnemer van mobiliteit en diverse technologieën? De productie van een brandstofcel om waterstof om te zetten in elektriciteit is duur. Het bewijs hiervoor is dat Hyvia, een joint venture van Renault die onder meer de LCV Master H2 heeft ontwikkeld, in februari 2025 zijn faillissement aankondigde met de volgende verklaring: "De moeilijkheden waarmee Hyvia te kampen heeft, zijn voornamelijk het gevolg van de te trage opkomst van waterstofmobiliteit in Europa en de zeer hoge ontwikkelingskosten die waterstofinnovatie met zich meebrengt." Bovendien nemen waterstoftanks, naast de brandstofcel, veel ruimte in beslag in een voertuig. De distributie-infrastructuur is momenteel ook nog erg beperkt, hoewel daar verandering in kan komen. Niettemin kan deze oplossing nog steeds een toekomst hebben in zwaar vervoer (vrachtwagens) en zelfs in de luchtvaart. In de automobielsector blijven enkele merken die sterk geloven in het naast elkaar bestaan van een veelheid aan technologieën, zoals Toyota, BMW en Hyundai, werken aan het onderwerp waterstof met brandstofcellen. Het voordeel van deze technologie? Ze stoot alleen water uit, in tegenstelling tot waterstof die ook in vloeibare of gasvormige vorm in een verbrandingsmotor kan worden gebruikt. Verbranding leidt namelijk tot uitstoot, ook al is die minder dan bij een conventionele brandstof. Ongeacht de vorm van waterstof die wordt gebruikt, staat de sector voor grote uitdagingen: de distributie van waterstof, in welke vorm en vooral het belang van het gebruik van groene waterstof om de vervuiling daadwerkelijk te verminderen.

**Ongeacht de vorm van waterstof die wordt gebruikt, staat de sector voor grote uitdagingen: de distributie van waterstof, in welke vorm en vooral het belang van het gebruik van groene waterstof om de vervuiling daadwerkelijk te verminderen.**

### Epiloog

Wat kunnen we hieruit concluderen? Dat bijna 140 jaar na de uitvinding van de eerste auto dit thema nog steeds veel mensen boeit en tal van sectoren raakt. Op dit vlak zullen er de komende jaren nog heel wat uitdagingen moeten worden aangepakt, vooral in Europa (zie ons dossier over Chinese auto's in ditzelfde magazine). <<<



# Audi zet zijn offensief voort **Premium, elektrisch en fleetgericht**

Op korte tijd lanceerde Audi bijna 20 nieuwe en vernieuwde modellen, een ongeziene verjonging van zijn gamma. En het is nog niet gedaan. Voor 2026 heeft het merk een duidelijke ambitie: zijn positie in het geëlektrificeerde premiumsegment nog versterken.

Fleetklanten zijn vandaag goed voor bijna 70% van de Audi-verkoop in België, en maar liefst 70% daarvan rijdt al volledig elektrisch. Een aandeel dat ruim boven het marktgemiddelde ligt. Het succes van de Q6 SUV en Sportback e-tron, maar ook van de A6 Sportback en Avant e-tron is daar zeker niet vreemd aan. Deze modellen belichamen Audi's nieuwe elektrische generatie: vooruitstrevend design, innovatieve technologie en een rijbereik dat perfect aansluit bij professioneel gebruik.

## Voor professionals

Ook in 2026 blijft Audi investeren in het fleetsegment. De strategie steunt op drie pijlers: een steeds breder elektrisch aanbod, eenvoudige en transparante formules en een globale begeleiding van fleetklanten. De Audi Corporate Editions blijven daarbij een sleutelrol spelen, met rijkelijk uitgeruste versies die gebaseerd zijn op

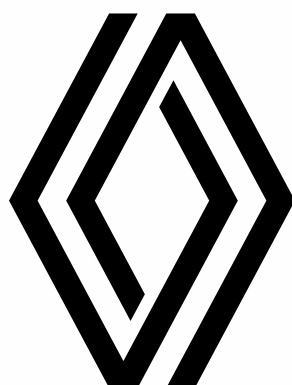
de meest populaire configuraties, een geoptimaliseerde TCO en een maximale gemoedsrust voor fleetmanagers.

## Nog nieuwigheden op komst

Ook dit jaar staat op productvlak weer heel wat te gebeuren. Zo maken deze zomer de vernieuwde Q4 e-tron en Q4 Sportback e-tron hun opwachting. En tegen het einde van het jaar stelt Audi een veelbelovend elektrisch model voor in het A0-segment. Compact, maar nog altijd onmiskenbaar premium.

Daarnaast versterkt Audi zijn SUV-aanbod met de komst van de nieuwe Audi Q7 en Audi Q9: luxueuze, ruime SUV's met nog meer comfort, technologie en efficiëntie. Ze zullen net als de recente Q3 en tal van andere Audi-modellen ook te krijgen zijn als PHEV, voor fleetklanten die zich in een overgangsfase bevinden.





# RENAULT 5 E-TECH ELECTRIC

**€ 160** vanaf  
/maand zbtw in financiële renting<sup>(1)</sup>

made in Europe  
tot 410 km autonomie<sup>(2)</sup>  
openR link met Google geïntegreerd<sup>(3)</sup>  
tot 26 geavanceerde rijhulpsystemen  
100 % fiscaal aftrekbaar

ons aanbod



salon-  
condities



**saloncondities op het hele gamma. opendeurdagen, ook op zondag**

0 gr CO<sub>2</sub>/km • 14,5 - 15,1 kwh/100 km (wltp)

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

(1) aanbod in financiële renting voor een Renault 5 E-Tech electric evolution 120 hp urban range op een duurtijd van 60 maanden. catalogusprijs: € 21.150 zbtw. maandelijks huur van € 160,00 zbtw, mits een voorschot van 20% en een aankoopoptie van 35%, korting(en) afgetrokken. aanbieding geldig van 19/12/2025 tot en met 02/02/2026, enkel bestemd voor professionele doeleinden en onder voorwaarden. onder voorbehoud van aanvaarding van je aanvraag door alpha credit n.v., warandeborg 8 postbus 3, 1000 brussel, BTW BE 0445.781.316, rpr brussel. (2) volgens wltp-norm (3) Google is een handelsmerk van Google LLC. adverteerder: Renault België-Luxemburg n.v. (invoerder), Jozef II-straat 5de verd., bus 7C, 1000 brussel, BTW BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpr brussel. milieu-informatie [K.B. 19.03.2004] op [www.renault.be](http://www.renault.be)  **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.**

Voertuigen

# Een stortvloed aan nieuwe EV's

Het aanbod volledig elektrische modellen is de jongste jaren exponentieel gegroeid. En hoewel sommige constructeurs hun ambities op EV-vlak aan het bijsturen zijn, mogen we ook in 2026 een stortvloed aan nieuwigheden verwachten. Daarvan komen er opnieuw heel wat uit China, maar de Europese merken zijn duidelijk aan een inhaalbeweging bezig. En ook de Japanse constructeurs, die eerst wat afwachtend waren, zijn in actie geschoten. Daarnaast zien we dat de EV stilaan ook in de lagere segmenten begint op te komen.

door Kevin Kersemans



Alpine A390



## Alpine A390

Met de A390 richt Alpine zijn pijlen op de Porsche Macan. In tegenstelling tot de A290 is deze grote broer niet afgeleid van een Renault-model. De A390 rust op het AmpR Medium-platform van de Renault-groep dat ook gebruikt wordt door de Renaults Mégane en Scénic E-Tech, maar weliswaar grondig aangepast is. Zo heeft hij drie elektromotoren, twee op de achteras en één op de vooras, samen goed voor 400 pk in het geval van de GT en 470 in het geval van de GTS. De A390 kan dus rekenen op vierwielaandrijving, maar pakt daarnaast ook uit met het Alpine Active Torque Vectoring-systeem om een sportieve wegligging te kunnen bieden.

De met een lengte van 4,61 meter vrij compacte A390 is echter niet enkel bedoeld voor de liefhebber: met zijn volledig elektrische aandrijving mikt hij uitdrukkelijk op de zakelijke markt. Snelladen kan tot 190 kW. Daarmee recupereert de batterij volgens Alpine in minder dan 20 minuten genoeg energie om 2 uur tegen snelweg-snelheden te rijden en zou ze in minder dan 25 minuten moeten kunnen worden opgeladen van 15 naar 80 procent.

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| Koetswerk                   | SUV                  |
| Vermogen                    | 400 - 470 pk         |
| Batterij                    | 89 kWh               |
| Rijbereik                   | tot 557 km           |
| Lancering                   | al verkrijgbaar      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 67.500 / 55.785,12 |

## Audi 'A2' e-tron

Eind 2026 komt Audi met een nieuw compact instapmodel dat zowel de A1 als de Q2 moet vervangen, maar dan met een volledig elektrische aandrijving. Mogelijk zal de nieuwkomer A2 gaan heten, naar het excentrieke model met een eenvolumerachtig koetswerk van aluminium uit begin deze eeuw, al is dat nog niet bevestigd. Ook naar specificaties hebben we voorlopig het raden, al zou het niet onlogisch zijn als die vergelijkbaar zouden zijn met die van de nakende Volkswagen ID.Polo. Of eerder met die van de ID.3, want naar verluidt zou de 'A2' qua formaat eerder daarmee overeenkomen. Wait and see...

## BMW iX3

De iX3 is het eerste seriemodel van BMW's 'Neue Klasse', een geheel nieuwe generatie modellen. In tegenstelling tot bij de vorige iX3 heeft deze volledig elektrische SUV behalve zijn positionering in het gamma, met een lengte van 4,78 meter, niets gemeen met de X3 met verbrandingsmotor (die gewoon verkrijgbaar blijft). Het exterieurontwerp wijkt dan ook visueel sterk af van andere recente BMW-modellen. Aan de buitenkant is het wennen aan de gloednieuwe, verlichte en volledig gesloten grille. De BMW-nieren, die doen denken aan de 'Neue Klasse' uit de jaren 60, zijn slanker geworden.

Binnenin valt het instrumentenpaneel op, dat zich over de hele breedte van het interieur uitstrekt. De koffer biedt een volume van 520 tot 1.750 liter, boven op een frunk van 58 liter. De



Cupra Raval

voorlopig enige beschikbare versie van de nieuwe iX3 is de 50 xDrive, die is uitgerust met twee motoren die een gecombineerd vermogen van 470 pk bieden. Voor het eerst maakt BMW gebruik van een 800-voltplatform dat snel opladen mogelijk maakt. Met een vermogen van maximaal 400 kW kan de iX3 in slechts 10 minuten tot 372 km aan rijbereik terugwinnen.

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| Koetswerk                   | SUV                  |
| Vermogen                    | 469 pk               |
| Batterij                    | 108,7 kWh            |
| Rijbereik                   | tot 805 km           |
| Lancering                   | al verkrijgbaar      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 69.900 / 57.768,59 |

## BMW i3 & iX5

De tweede telg van de 'Neue Klasse' van BMW wordt de i3. Die heeft niets te maken met het gelijknamige compacte model dat werd geproduceerd van 2013 tot 2022, maar is in feite de

volledig elektrische tegenhanger van de 3-reeks. Net als de iX3 zal hij wel een heel ander design krijgen dan het brandstofmodel. Hoewel de i3 die BMW bij de officiële onthulling van zijn SUV-broer liet zien, nog zwaar gecamoufleerd was, mogen we ervan uitgaan dat het productiemodel dezelfde smalle nieren zal hebben. Ook het interieur zal naar verwachting veel gelijkenissen vertonen met dat van de iX3. Hetzelfde geldt trouwens voor de techniek, met ook hier 800-volttechnologie en een vergelijkbaar motoraanbod. Naar verluidt mogen we trouwens ook een breakversie Touring verwachten, en volgens sommige bronnen zelfs een supersportieve iM3.

Verder krijgt ook de nog niet onthulde volgende generatie van de X5 eveneens een BEV-variant. Net als bij de iX3 zal die er anders uitzien dan de brandstofversies en zal hij de 'Neue Klasse'-designfilosofie aanhangen. Verwacht dan ook ene duidelijke verwantschap met kleinere broer iX3. Behalve dat ook hier 800-volttechnologie van de partij zal zijn om snel te kunnen laden, kunnen we nog niet veel vertellen over de iX5. Hoewel er al rijdende testprototypes van het model zijn gespot, zijn we trouwens niet zeker of de productieversie nog in 2026 zal worden onthuld, of eerder in 2027. Wel weten we dat er ook een iX5 Hydrogen zou moeten komen, die eveneens elektrisch rijdt, maar zijn elektriciteit zelf produceert met behulp van een waterstofcel.

## CUPRA RAVAL

We kondigden hem vorig jaar al aan, maar in 2026 zou hij er dan eindelijk moeten komen. Na de Born en de Tavascan wordt de Raval het derde volledig elektrische model van Cupra. De compacte hatchback is afgeleid van de conceptcar UrbanRebel en staat op het MEB Entry-platform van de Volkswagen-groep. Dat betekent dat de Raval een voorwieltrekker is. Er is sprake van een elektromotor van 226 pk. Deze Cupra is het Spaanse neefje van de Volkswagen ID. Polo waarmee hij samen uit de fabriek van Martorell zal rollen. Met een lengte van net boven de 4 meter is de Raval behoorlijk compact, maar de wielbasis van 2,6 meter belooft in dit segment toch veel goeds voor de interieurruimte. Met zijn op de digitale wereld geïnspireerde design mikt de Raval op een jong publiek.

## DENZA Z9 GT

Nu de verschillende modellen van BYD stilaan regelmatig in het straatbeeld te zien zijn, zou de Chinese groep ook Denza bij ons introduceren - al was daar bij het ter perse gaan nog geen officiële bevestiging van. Denza is het luxemerk van BYD en het eerste model dat bij ons wordt aangeboden is de Z9 GT, een shooting brake van 5,19 meter lang. De auto komt als EV met een batterij van 100,1 kWh, drie elektromotoren en een gecumuleerd vermogen van 965 pk of als PHEV met 1.000 pk. Daarmee is hij een geknipte rivaal voor de Porsche Taycan Sport Turismo. De Denza Z9 GT beschikt over automatisch openende deuren en kan net als de elektrische Mercedes G 580 met EQ-Technologie om zijn as draaien om parkeren en manoeuvreren te vergemakkelijken.

## DS N°7

In de loop van 2026 lanceert DS Automobiles de opvolger van de huidige DS 7, die naar analogie met de N°4 en N°8 zal worden omgedoopt tot N°7. Technisch gaat het om een SUV op het STLA Medium-platform van Stellantis waar onder andere ook de Peugeot 3008 en 5008, de Citroën C5 Aircross en de Opel Grandland op rusten. Dat betekent dat hij wellicht net als die neefjes te krijgen zal zijn met een mildhybride of een plug-inhybride aandrijving, maar voor het eerst ook volledig elektrisch. Afgaand op de gamma's van de andere modellen op hetzelfde platform verwachten we in dat laatste geval vermogens van 214 tot 325 pk en een batterij van 73 tot 97 kWh.

## FIAT 'MEGA PANDA' & 'PANDA FASTBACK'

Hoe ze precies zullen heten, was bij het ter perse gaan nog niet bekend, maar bij Fiat zouden twee nieuwe modellen op stapel staan die op hetzelfde SmartCar-platform van de Stellantis-groep als de Fiat Grande Panda. Maar zoals die laatste een neefje is van de Citroën C3, wordt de 'Mega Panda' een Italiaanse tegenhanger van de Citroën C3 Aircross en de Opel Frontera. Hij zal dus ongeveer 4,40 meter lang zijn en verkrijgbaar met vijf of met zeven zitplaatsen. Dat laatste verklaart waarom ook de historische naam Multipla circuleerde, maar die naam zou naar verluidt toch niet uit de kast gehaald worden. Daarnaast zou Fiat ook werken aan een afgeleide met een fastbackkoetswerk. Of deze modellen al in 2026 hun opwachting zullen maken, is echter koffiedik kijken.

## HONDA 'O SERIES'

Met de e:Ny1 heeft Honda op dit moment slechts één volledig elektrisch model in zijn gamma, maar daar komt binnenkort verandering in. Het Japanse merk stelde vorig jaar namelijk enkele conceptcars voor die vooruitblikken op een batterij-elektrische berline en SUV/cross-overs. Het motto van de O Series is "Thin, Light and Wise", wat doet vermoeden dat Honda het gewicht van de productiemodellen binnen de perken zal trachten te houden. De eerste twee prototypes, de O Saloon en de O SUV, werden begin 2025 voorgesteld op de technologiebeurs CES in Las Vegas, met de melding dat het gaat om "twee modellen uit de



De O Series-conceptcars van Honda

0 Series die vanaf 2026 over de hele wereld op de markt wordt gebracht”.

Dat zal eerst gebeuren op de Noord-Amerikaanse markt, en vervolgens op markten over de hele wereld, waaronder Japan en Europa. Tegelijk stelde Honda het voertuigbesturingssysteem ASIMO OS voor, dat zal worden toegepast in die wereldwijde EV-series. Ten slotte onthulde de constructeur op de voorbije Japan Mobility Show de Honda 0 α (Honda Zero Alpha), maar de productieversie daarvan is pas voorzien voor 2027 - en dan nog in de eerste plaats voor Japan en India.

### GENESIS GV60, GV70 & G80

Op de Duitse, Britse en Zwitserse markt is Genesis al een tijdje aanwezig. Bij ons is dat nog niet het geval, maar het premiummerk van Hyundai, dat het momenteel goed doet in de Verenigde Staten, werkt aan een uitbreiding op het Europese continent. En naar verluidt zou Genesis in de loop van 2026 ook naar België komen. Dat zal dan in eerste instantie wellicht met deze drie modellen zijn: de GV60, de GV70 en de G80. Die eerste is een volledig elektrische SUV van 4,52 meter die zijn platform deelt met de Hyundai Ioniq 5 en waarvan de sportieve topversie uitpakt met een vermogen van 690 pk. Grotere broer GV70 heeft een lengte van 4,72 meter en houdt het bij 490 pk. De G80 ten slotte tapt uit een heel ander vaatje: het gaat om een statige berline van 5,13 meter met een wielbasis van 3,14 meter, een vermogen van 370 pk en een rijbereik tot 570 km.



Genesis GV70

|                             |                                  |
|-----------------------------|----------------------------------|
| Koetswerk                   | SUV (GV60 & GV70); berline (G80) |
| Vermogen                    | 229 - 650 pk                     |
| Batterij                    | 74 - 94,5 kWh                    |
| Rijbereik                   | tot 570 km (G90)                 |
| Lancering                   | loop 2026                        |
| Basisprijs incl./ excl. btw | nog niet bekend                  |

### HYUNDAI IONIQ 2 & IONIQ 3

Een tijdje geleden stelde Hyundai de Concept Three voor. De productieversie daarvan wordt verwacht voor 2026 en zal wellicht Ioniq 3 gaan heten. In ieder geval gaat het technisch gezien om een neefje van de succesvolle Kia EV3, maar dan in een coupéachtige verpakking die enigszins doet denken aan de Veloster uit het vorige decennium. De Hyundai Ioniq 3 zou zich moeten opwerpen als rivaal voor pakweg de Volkswagen ID.3 of de Cupra Born.

Daaronder zou de Koreaanse constructeur in 2026 ook een betaalbare EV met SUV-proporties introduceren die zich dan tussen de Instar en de Kona zal positioneren. Ook die zal op het E-GMP-platform van de groep Hyundai-Kia staan. Er is sprake van een vanafprijs rond de 30.000 euro (incl. btw) en een rijbereik tot 600 km voor de versie met grote batterij.

### HYUNDAI NEXO

Ondanks pogingen van verschillende constructeurs is waterstof nog niet doorgebroken voor personenwagens. Hyundai geeft echter niet op. Het Koreaanse merk brengt begin 2026 de nieuwste generatie van zijn Nexo op de markt, een elektrisch aangedreven SUV met een brandstofcel die werkt op waterstof (FCEV). De Koreanen maken gewag van een WLTP-rijbereik tot 826 km na een waterstoftankbeurt van vijf minuutjes, dankzij een iets grotere tank. De capaciteit van de batterij werd verdubbeld van 40 tot 80 kW, terwijl het systeemvermogen van 135 naar 190 kW gaat. De nieuwe Nexo is 4,75 meter lang en heeft een koffer van liefst 993 liter (met de achterbank rechtop). Bijzonder voor een waterstofauto is dat de Nexo prat kan gaan op een sleepvermogen van een ton. Hoeveel de nieuwe Nexo zal kosten, is nog niet bekend, maar goedkoop zal hij opnieuw niet zijn. De grootste rem op zijn succes is echter nog altijd het gebrek aan waterstoftankstations, wat een domper zet op zijn veelzijdigheid.

## JAECOO 5

Het Jaecoo-gamma in ons land beperkte zich tot voor kort tot de Jaecoo 7, die zowel te krijgen is met enkel een benzinemotor als met een plug-inhybride aandrijflijn. Die 7 krijgt echter het gezelschap van de 5, die bestaat als hybride en als BEV. De Jaecoo 5 heeft een lengte van 4,38 meter, wat hem qua formaat vergelijkbaar maakt met een Hyundai Kona. De volledig elektrische versie heeft een motorvermogen van 211 pk en een batterij van 61 kWh die goed zou moeten zijn voor een rijbereik van 402 km, dankzij een gecombineerd verbruik 16,1 kWh/100 km volgens de WLTP-cyclus. Het snellaadvermogen bedraagt 130 kW. Technisch gezien is de Jaecoo 5 een neefje van de gelijknamige Omoda. Het prijskaartje was bij het ter perse gaan nog niet bekend, maar het belooft behoorlijk scherp te zijn...

|                             |                 |
|-----------------------------|-----------------|
| Koetswerk                   | SUV             |
| Vermogen                    | 211 pk          |
| Batterij                    | 61 kWh          |
| Rijbereik                   | tot 402 km      |
| Lancering                   | begin 2026      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | nog niet bekend |

## JEEP COMPASS

De nieuwe, derde generatie van de Jeep Compass staat net als de Citroën C5 Aircross, de toekomstige DS N°7, de Opel Grandland of de Peugeots 3008 en 5008 op het STLA Medium-platform van Stellantis. Wat zijn koetswerk lengte betreft, leunt hij met zijn 4,55 meter echter het meest aan bij de 3008. Het maakt de nieuwe Compass ongeveer 15 cm langer dan zijn voorganger, wat ook goed nieuws is voor de beenruimte achterin, die met 55 mm toeneemt. Het laadvolume groeide bij de generatiewissel met 45 liter, tot 550 liter. Het koetswerk van de nieuwe Compass oogt erg Jeep, dankzij de typische grille met zeven sleuven, de trapeziumvormige wielkasten of het robuuste design.

Net als zijn platformgenoten is de nieuwe Jeep verkrijgbaar met verschillende aandrijftypes, maar het interessantst voor fleetklanten is dat het aanbod maar liefst drie volledige elektrische versies telt. De eerste is een voorwielaangedreven variant met 213 pk, een batterij van 74 kWh en een rijbereik tot 500 km (WLTP-verbruik



Hyundai Nexo



Jaecoo 5



Jeep Compass

17,5 kWh). Later komt er een krachtigere versie met een grotere batterij en een rijbereik tot 650 km. Het summum wordt echter de vierwielaangedreven variant met 375 pk die echte Jeep-waardige terreincapaciteiten moet kunnen voorleggen.

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| Koetswerk                   | SUV                  |
| Vermogen                    | 213 - 375 pk         |
| Batterij                    | 74 - 97 kWh          |
| Rijbereik                   | tot 650 km           |
| Lancering                   | al verkrijgbaar      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 43.925 / 36.301,65 |

### JEEP WAGONEER S

Een maatje groter dan de Compass is de Wagoneer S, die in de VS al een tijdje rondreed, maar halverwege 2026 ook naar Europa en naar ons land komt. Deze volledig elektrische SUV staat op het STLA Large-platform van Stellantis en heeft technisch niets te maken met de Wagoneer of Grand Wagoneer tout court - dus zonder het achtervoegsel 'S'. In vergelijking met die twee brandstofmodellen is de Wagoneer S iets kleiner, al is hij naar Europese normen met zijn lengte van ongeveer 4,9 meter lengte al flink uit de kluiten gewassen. Hij wordt aangedreven door twee elektromotoren met een gecumuleerd vermogen van 600 pk die gevoed worden door een batterij van 100 kWh, goed voor een rijbereik van iets minder dan 500 km. Dankzij het Selec-Terrain-systeem be-

looft de Amerikaanse Stellantis-dochter Jeep-waardige terreincapaciteiten.

|                             |                 |
|-----------------------------|-----------------|
| Koetswerk                   | SUV             |
| Vermogen                    | 600 pk          |
| Batterij                    | 100 kWh         |
| Rijbereik                   | ± 500 km        |
| Lancering                   | zomer 2026      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | nog niet bekend |

### KIA EV2 & EV5

Begin 2026 maakt bij Kia de EV2 zijn opwachting in de showrooms. Sterker nog: hij beleeft zijn werelddebuut op het salon van Brussel. Het gaat om een elektrische stads-SUV die specifiek ontworpen werd voor de Europese markt - hij wordt trouwens ook op ons continent gebouwd, meer bepaald in de Slowaakse fabriek in Zilina. Zoals de naam al doet vermoeden positioneert hij zich onder de EV3 (zowel wat zijn formaat als zijn prijskaartje betreft) en is hij ontworpen als zuiver elektrisch model. Hij is trouwens verwant aan de Hyundai Ioniq 2 en rust dus op hetzelfde e-GMP-platform.

Ook de grotere EV5 is daarop gebaseerd. Die SUV van 4,61 meter, die iets heeft van een EV9 in het klein, zou je kunnen beschouwen als de volledig elektrische tegenhanger van de Sportage. De nieuweling pakt in eerste instantie uit met een batterij van 81,4 kWh, goed voor een rijbereik tot 530 km, en vooraan een elektromotor met een vermogen van 217 pk, maar wellicht zullen er nog andere vermogens- en batterijversies volgen, waaronder een vierwielaangedreven variant.

Met zijn wielbasis van 2,75 meter en zijn koffer van 566 liter, uitbreidbaar tot 1.650 door de achterbank neer te klappen en aangevuld met een frunk van 44,4 liter, heeft hij een uitgesproken gezinsroeping. In tegenstelling tot de EV9 houdt de EV5 het echter bij 400-volttechnologie, waardoor zijn snellaadvermogen beperkt is tot 150 kW. Hij biedt wel een V2L- en een V2G-functie (vehicle-to-load en vehicle-to-grid).

|                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| Koetswerk                   | SUV (EV5)                  |
| Vermogen                    | 217 pk (EV5)               |
| Batterij                    | 81,4 kWh (EV5)             |
| Rijbereik                   | tot 530 km (EV5)           |
| Lancering                   | al verkrijgbaar (EV5)      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 45.990 / 38.008,26 (EV5) |



Jeep Wagoneer S



KIA EV5

## LEAPMOTOR B03X, B10 & B05

Met de B03X - of A10 zoals hij op zijn Chinese thuismarkt zal heten - voegt het door Stellantis verdeelde Leapmotor een nieuwe kleine SUV aan zijn gamma toe. Dit eerste model op het wereldwijde A-platform van de constructeur meet 4,2 meter en zit dus qua formaat tussen een Opel Mokka en een Peugeot 2008 in, om niet toevallig twee merken uit de Stellantis-groep te noemen. Met een wielbasis van 2,6 meter belooft hij wel een ruim interieur. Zijn LFP-batterij zorgt voor een actieradius tot 500 km, weliswaar volgens de Chinese CLTC-cyclus.

Ook de B10 positioneert zich met zijn lengte van 4,52 meter in het C-segment, maar dan in de populaire categorie van de SUV's. Leapmotor schuift hem naar voren als zijn eerste model dat speciaal voor internationale markten is ontworpen en gaat er prat op dat hij in Italië werd afgesteld op het Stellantis-circuit van Balocco. De B10 wordt aangedreven door een elektromotor met een vermogen van 218 pk en is verkrijgbaar met twee batterijpakketten (56,2 of 67,1 kWh), goed voor een rijbereik tot respectievelijk 361 en 434 km. De snellaadcapaciteit bedraagt 168 kW, waardoor laden van 30 (!) tot 80% volgens Leapmotor mogelijk is in minder dan 20 minuten. De B10 pakt uit met een bijzonder interessante vanafprijs van 29.900 euro (incl. btw!).

In het C-segment lanceert Leapmotor de B05, een volledig elektrische hatchback die met zijn 4,43 meter exact even lang is als een Kia EV4. Veel is er nog niet bekend over de B05, maar we weten al wel dat zijn wielbasis even lang is als die van de al vermelde SUV B10 (2,74 meter), wat wellicht betekent dat hij op hetzelfde platform zal staan.

|                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| Koetswerk                   | SUV                        |
| Vermogen                    | 218 pk (B10)               |
| Batterij                    | 56,2 - 67,1 kWh (B10)      |
| Rijbereik                   | tot 434 km (B10)           |
| Lancering                   | al verkrijgbaar (B10)      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 29.900 / 24.710,74 (B10) |

## LEXUS ES

Op dit moment heeft Lexus maar één volledig elektrisch model in zijn gamma: de SUV RZ. Daar komt verandering in, want de nieuwe, acht-



Leapmotor B05



Lexus ES

ste generatie van de berline ES krijgt twee volledig elektrische varianten. De nieuwe ES is ontwikkeld volgens een nieuw designconcept van Lexus dat Clean Tech x Elegance werd gedoopt. Hij pakt uit met een dynamisch ogend koetswerk, met een schuin aflopende achtersteven. Ondanks dat profiel gaat het toch om een vierdeurs met een aparte koffer. Met een koetswerk-lengte van 5,14 meter wordt de nieuwe Lexus ES 16,5 cm langer dan het huidige model, terwijl hij ook 5,5 cm breder wordt (1,92 meter) en de wielbasis met 8 cm toeneemt (tot 2,95 meter).

De volledig elektrische ES wordt aangeboden in twee varianten: de ES 350e en de ES 500e. Die eerste is een voorwieltrekker met 224 pk, de tweede kan rekenen op vierwielaandrijving en 343 pk. De ES 500e is bovendien uitgerust met Lexus' Direct4-systeem voor een intelligente koppelverdeling over de vier wielen. De batterijcapaciteit bedraagt 76,96 kWh in het geval van de 350e en 74,69 kWh in dat van de 500e. Snelladen kan in beide gevallen tot maximaal 150 kW. De Europese lancering van de nieuwe Lexus ES staat gepland voor het voorjaar van 2026.

|                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| Koetswerk                   | berline           |
| Vermogen                    | 224 - 343 pk      |
| Batterij                    | 74,69 - 76,96 kWh |
| Rijbereik                   | > 500 km          |
| Lancering                   | voorjaar 2026     |
| Basisprijs incl./ excl. btw | nog niet bekend   |



Mazda CX-6e

## MAZDA CX-6e

De Mazda 6e krijgt binnenkort een SUV-broertje. Op de jongste Shanghai Auto Show presenteerde het Japanse merk immers de EZ-60, die wanneer hij de oversteek naar Europa maakt, wellicht CX-6e zal worden gedoopt. Met een lengte van 4,85 meter zal de nieuwkomer zich in het Mazda-gamma tussen de CX-60 en CX-80 in positioneren. De specificaties van de Europese versie waren bij het perse gaan nog niet bekend, maar die zullen waarschijnlijk vergelijkbaar zijn met die van de 6e, aangezien beide modellen op hetzelfde platform staan.



Mercedes-Benz CLA Shooting Brake met EQ-technologie

## MERCEDES CLA SHOOTING BRAKE MET EQ-TECHNOLOGIE

Na de succesvolle lancering van de nieuwe CLA Berline is er nu ook de nieuwe generatie van de Shooting Brake-versie. En ook die is er als volledig elektrisch voertuig, uiteraard gebaseerd op dezelfde MMA-basis als de berline. Dat betekent dus ook hier 800-volttechnologie die garant moet staan voor een hoge snellaadcapaciteit - de CLA "met EQ-technologie" zoals de elektrische versies officieel heten, kan aan een DC-lader tot 320 kW verteren, ongeacht de (koetswerk)versie.

Bijzonder voor een EV is dat deze CLA over een versnellingsbak met twee verhoudingen beschikt, wat hem onder andere een mooi sleepvermogen van 1,8 ton oplevert. Net als de elektrische CLA Berline is de Shooting Brake verkrijgbaar als 250+, met een vermogen van 272 pk en een rijbereik tot 761 km, en als vierwielangedreven 350 4Matic, met respectievelijk 354 pk en 730 km. Later volgen nog andere versies, waaronder een instapversie met een kleinere batterij.



Mercedes GLB met EQ-technologie

|                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| Koetswerk                   | shooting brake    |
| Vermogen                    | 272 - 354 pk      |
| Batterij                    | 58 - 85 kWh       |
| Rijbereik                   | tot 766 km        |
| Lancering                   | al verkrijgbaar   |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 56.507 / 46.700 |

## MERCEDES GLB MET EQ-TECHNOLOGIE

Mercedes is afgestapt van zijn aparte EQ-modelreeksen. De opvolger van de EQB heet dus net als de brandstofversies GLB, maar dan met de toevoeging "met EQ-Technologie". Bij de lancering zijn dezelfde twee elektrische versies verkrijgbaar als van de CLA, met dezelfde batterij van 85 kWh en dezelfde snellaadcapaciteit tot 320 kW. In het geval van de 250+ met EQ-Technologie geeft Mercedes hier een rijbereik op tot 631 km. Het silhouet van de nieuwe GLB is vertrouwd, maar het design is volledig nieuw. In vergelijking met de EQB is de nieuwe GLB 48 mm langer, met de uitgaande GLB bedraagt het verschil 98 mm. De wielbasis nam met 60 mm toe. Ook het kofervolume stijgt, terwijl de elektrische versie deze keer ook een frunk van 127 liter geniet. De GLB zal opnieuw verkrijgbaar zijn met vijf of met zeven zitplaatsen, ook de versie met EQ-technologie.

## MERCEDES GLC MET EQ-TECHNOLOGIE

Ook de EQC is niet meer, leve de GLC "met EQ-Technologie". Maar anders dan bij de CLA (Shooting Brake) en de GLB is deze volledig elektrische GLC niet dezelfde auto als het gelijknamige model op brandstof, dat voor alle duidelijkheid gewoon in het gamma blijft. De verwachtingen zijn uiteraard hooggespannen, niet in het minst omdat de bestaande brandstof-GLC sinds enkele jaren dé bestseller uit het Mercedes-gamma is. Maar ook omdat de "GLC met EQ-technologie" een hele kluif zal hebben aan de haast gelijktijdig onthulde gedoodverfde rivaal uit München, de BMW iX3 van de "Neue Klasse".

Bij wijze van spierballengerol lanceert Stuttgart de elektrische GLC eerst als 400 4Matic, waarvan de twee elektromotoren samen een flinke 489 pk ontwikkelen... 20 pk meer dus dan wat de iX3 xDrive 50 biedt. Na de 400 4Matic volgen nog vier andere versies, waarover ze bij Mercedes voorlopig de lippen stijf houden, maar die wellicht wat 'rationeler' en 'fleetvriendelijker' zullen zijn. In afwachting kunnen we al wel vertellen dat de GLC 400 4Matic - niet te verwarren dus met de plug-inhybride GLC 400e 4Matic! - dankzij een

batterij van 94 kWh (netto) een rijbereik belooft van 672 km.

|                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| Koetswerk                   | SUV               |
| Vermogen                    | 489 pk            |
| Batterij                    | 94 kWh            |
| Rijbereik                   | tot 672 km        |
| Lancering                   | al verkrijgbaar   |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 72.479 / 59.900 |

## MERCEDES VLE & VLS

Ook de EQV wordt in 2026 vervangen. De nieuwe elektrische V-Klasse zal door het leven gaan als VLE en krijgt ook een grote broer in de vorm van de VLS. Veel weten we er nog niet van, behalve dat beide elektrische busjes op het nieuwe VAN.EA-platform van Mercedes staan, terwijl de eveneens verwachte brandstoftegenhangers op het VAN.CA-onderstel zullen rusten. De VLE zal tot 8 zitplaatsen kunnen krijgen, terwijl de VLS "een uniek



Mercedes GLC met EQ-Technologie



Mercedes VLE



Mitsubishi Eclipse Cross



Nissan Micra

luxe segment op zich zal definiëren met alle mogelijke automobiele luxe", aldus de constructeur, die verder belooft dat de VLE "het rijgedrag en de wendbaarheid van een limousine combineert met de veelzijdigheid en ruimte van een MPV".

### MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

Na enkele jaren van afwezigheid op onze markt maakt Mitsubishi zijn comeback met een gamma dat volledig afgeleid is van bestaande modellen van de Renault-groep. Het meest interessant voor fleetklanten is de nieuwe Eclipse Cross, een elektrische C-segment-SUV waarin we ondanks de lichtjes herwerkte voorpartij de Renault Scénic E-Tech Electric kunnen herkennen. Op termijn zal de Eclipse Cross net als zijn Franse neef worden aangeboden in twee versies: met een motor van 170 pk en een accu van 60 kWh, en met 220 pk en 87 kWh. Die eerste zal echter pas in de loop van 2026 aan het gam-

ma worden toegevoegd. Logischerwijs grijpt Mitsubishi het salon van Brussel aan om zich opnieuw bekend te maken bij het grote publiek.

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| Koetswerk                   | SUV                  |
| Vermogen                    | 170 - 220 pk         |
| Batterij                    | 60 - 87 kWh          |
| Rijbereik                   | tot 635 km           |
| Lancering                   | al verkrijgbaar      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 47.990 / 39.661,16 |

### NISSAN MICRA

De guitige Micra pakt uit met een licht retrodesign, met zijn bolle vormen en ronde koplampen en achterlichten. Aan de buitenkant zal je hem dan ook niet snel verwarren met zijn Franse neef, de Renault 5 E-Tech Electric, waarmee hij zijn AmpR Small-platform deelt. In vergelijking met die laatste is hij 5 cm langer, maar met een lengte van 3,97 meter blijft hij onder de grens van de vier meter. Zijn koffer is met een volume van 326 liter echter exact even groot.

Net als de R5 is de Micra te krijgen met een elektromotor van 120 of van 150 pk, met in het eerste geval een batterij van 40 kWh en in het tweede eentje van 52 kWh. De basisversie met 95 pk neemt hij echter niet over van de Renault. Het WLTP-rijbereik bedraagt 317 km met de kleine batterij en 416 met de grote. In vergelijking met de R5 is de Micra wel iets duurder, maar daar staat tegenover dat Nissan een uitgebreidere garantie biedt.

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| Koetswerk                   | stadsauto            |
| Vermogen                    | 120 - 150 pk         |
| Batterij                    | 40 - 52 kWh          |
| Rijbereik                   | tot 416 km           |
| Lancering                   | al verkrijgbaar      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 29.250 / 24.173,55 |

### NISSAN LEAF

Voor het ontwerp van deze derde generatie Nissan Leaf zijn de designers van het Japanse merk helemaal opnieuw begonnen. Het koetswerkconcept van de eerste twee Leaf-generaties is afgevoerd. De versie van 2026 volgt de SUV-trend en ziet eruit als een SUV-cross-over-coupé. De lijnen zijn vloeiend, de oppervlakken gesculpteerd en het algemene uiterlijk is strak. De daklijn duikt achteraan letter-

lijk naar beneden en de auto heeft een Cx-waarde van 0,25, een van de beste in zijn categorie, waardoor hij zeer gunstige verbruikscijfers kan voorleggen.

Bovendien is de nieuwe Leaf met zijn lengte van 4,35 meter 14 cm korter dan zijn voorganger. Dat neemt niet weg dat hij aan binnenruimte heeft gewonnen, dankzij het gebruik van het CMF-EV-platform dat hij deelt met onder meer de Ariya en zijn neven, de Renaults Scénic en Mégane. De nieuwe Leaf is leverbaar met twee batterij-opties. De versie met een batterij van 52 kWh heeft een vermogen van 177 pk. Met deze configuratie bedraagt de actieradius tot 440 km. Er is ook een grote batterij van 75 kWh beschikbaar. Daarmee stijgen het vermogen en de actieradius tot 218 pk en 622 km.

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| Koetswerk                   | cross-over           |
| Vermogen                    | 177 - 218 pk         |
| Batterij                    | 52 - 75 kWh          |
| Rijbereik                   | tot 622 km           |
| Lancering                   | al verkrijgbaar      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 37.690 / 31.148,76 |

## NISSAN JUKE EV & 'PIXO'

De kleine cross-over Juke krijgt een volledig elektrische opvolger. Al is opvolger misschien niet het juiste woord, want de bestaande Juke op benzine zou gewoon verkrijgbaar blijven. Hoewel er bij het ter perse gaan nog niks officieels bekend was, mogen we ervan uitgaan dat de Juke EV hetzelfde CMF-EV-platform (AmpR Medium) zal gebruiken als de Leaf. Zijn uiterlijk zal invloeden vertonen van de Hyper Punk concept car die in oktober 2023 debuteerde op de Japan Mobility Show.

Daarnaast verwachten we ook nog een volledig elektrisch model onder de Micra. Die zou Pixo kunnen heten - al is dat nog niet officieel - en zal dan de Japanse tegenhanger zijn van de toekomstige nieuwe Renault Twingo.

## OMODA 4

Het gamma van Omoda is uitgebreid met de 4, een SUV van 4,4 meter lang dat zowel bestaat met een volledig elektrische aandrijving als met een hybride aandrijfgeheel. Veel technische details heeft het dochtermerk van de Chinese Chery-groep echter nog niet vrijgegeven. Wel kunnen we al zeggen dat de Omoda 4 uitpakt

met scherpe lijnen. Op de lancering is het nog even wachten, want die is pas voorzien tegen het einde van 2026.

## OPEL ASTRA FACELIFT

De compacte middenklasser van Opel heeft een facelift ondergaan die hem vooral een nieuwe blik oplevert, met een vernieuwde, direct herkenbare "Opel Vizor", zoals Opel het design van de voorpartij noemt. De verder verfijnde Opel Vizor is slanker en preciezer vormgegeven en voorzien van strakke lichtaccenten. Het merklogo is voortaan verlicht, net zoals op de jongste Grandland. De scherpe lijnen in de frontpartij versterken het technische karakter van het ontwerp. Dankzij zijn nieuwe batterij van 58 kWh



Nissan Leaf



Omoda 4



Peugeot e-308

### PEUGEOT E-308 FACELIFT

Net als zijn neef, de Opel Astra, krijgen ook de 308 en zijn breakversie een update halverwege hun levenscyclus. Naast enkele kleine stilistische veranderingen valt vooral de vervanging van de batterij door een nieuw exemplaar van 55,4 kWh (netto) op, waardoor de elektrische versies een actieradius van 450 km halen. Snelladen is beperkt tot 100 kW. De garantie wordt ook verlengd tot 8 jaar en 160.000 km en de 308 blijft beschikbaar als hybride, diesel en plug-inhybride.

|                             |                                |
|-----------------------------|--------------------------------|
| Koetswerk                   | compacte berline en break (ST) |
| Vermogen                    | 156 pk                         |
| Batterij                    | 58 kWh                         |
| Rijbereik                   | tot 450 km                     |
| Lancering                   | al verkrijgbaar                |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 41.355 / 34.177              |



Polestar 5

### POLESTAR 5

De Polestar 5 is de productieversie van de conceptcar Precept die we al kennen sinds 2020. Het gaat om een vierdeurs-GT van meer dan vijf meter (5.087 mm om precies te zijn) die net als de Polestar 4 geen fysieke achterraut heeft. In vergelijking met die coupé-SUV is het nieuwe model wel zo'n 11 cm lager, wat hem veel dynamischere proporties oplevert. De Polestar 5 werpt zich dan ook op als een rivaal van de Porsche Taycan. Er worden twee versies aangeboden, die allebei over twee motoren en dus vierwielaandrijving beschikken. De Dual Motor kan rekenen op een vermogen van 748 pk en een koppel van 812 Nm, terwijl dat voor de Performance 884 pk is (exact evenveel als wat Porsche opgeeft voor de Taycan Turbo) en maar liefst 1.015 Nm.

Uit dezelfde batterij van 112 kWh (106 netto) haalt de Performance een WLTP-rijbereik van 565 km, terwijl dat voor de Dual Motor 670 km is (gemiddeld verbruik van 20,9 kWh/ 100 km tegenover 17,6 tot 19,3 kWh/100 km). Om de efficiëntie te vergroten kan de achterste motor worden losgekoppeld. Snelladen kan dankzij de 800-voltarchitectuur in beide gevallen tot 350 kW, waardoor het slechts 22 minuutjes zou duren om van 10 naar 80% batterijniveau te gaan. Het prijskaartje is wel stevig.

en de toevoeging van een preconditionerings-systeem stijgt het bereik met 34 km ten opzichte van de vorige generatie, tot 454 km (WLTP).

|                             |                                |
|-----------------------------|--------------------------------|
| Koetswerk                   | compacte berline en break (ST) |
| Vermogen                    | 156 pk                         |
| Batterij                    | 58 kWh (bruto)                 |
| Rijbereik                   | tot 454 km                     |
| Lancering                   | Q1 2026                        |
| Basisprijs incl./ excl. btw | nog niet bekend                |

|                                |                    |
|--------------------------------|--------------------|
| Koetswerk                      | berline            |
| Vermogen                       | 748 - 884 pk       |
| Batterij                       | 112 kWh            |
| Rijbereik                      | tot 670 km         |
| Lancering                      | al verkrijgbaar    |
| Basisprijs incl./<br>excl. btw | € 120.600 / 99.669 |

## PORSCHE CAYENNE ELECTRIC

Na de Macan gaat ook de Cayenne de elektrische toer op - waarmee hij dus de tweede 100% fiscaal aftrekbare SUV van Porsche wordt. De Duitse constructeur heeft alles uit de kast heeft gehaald om indruk te maken met de Cayenne Electric: de Turbo beschikt over een piekvermogen van liefst 1.056 pk en een koppel tot 1.500 Nm, waarmee hij de krachtigste productie-Porsche ooit wordt. Gelukkig is er ook een iets meer 'redelijke' variant. De 'gewone' Cayenne Electric houdt het bij een piekvermogen van 442 pk.

Opmerkelijk is ook het energierecuperatievermogen: dankzij de ervaring die Porsche heeft opgedaan in de Formula E kan de Cayenne Electric tot 600 kW energie recupereren tijdens het remmen. De batterij heeft overigens een capaciteit van 113 kWh (bruto), wat goed zou moeten zijn voor een rijbereik van 642 km in het geval van de Electric en van nog altijd 623 km in dat van de Electric Turbo. En ook het snellaadvermogen maakt indruk: tot 400 kW, als je ten minste een zo krachtig laadstation vindt. De Cayenne Electric kan echter ook worden opgeladen via inductie, door hem gewoon boven de optionele plaat op de vloer te parkeren. Dat de Cayenne Electric niet voor ieders leasebudget is, zal wellicht geen verrassing zijn...

|                                |                          |
|--------------------------------|--------------------------|
| Koetswerk                      | SUV                      |
| Vermogen                       | 442 - 1.056 pk           |
| Batterij                       | 113 kWh                  |
| Rijbereik                      | tot 642 km               |
| Lancering                      | al verkrijgbaar          |
| Basisprijs incl./<br>excl. btw | € 110.107,81 / 90.998,19 |

## RANGE ROVER ELECTRIC

De lancering van de Range Rover Electric was aangekondigd voor eind 2025, maar is uitgesteld naar 2026. We wisten al een tijdje dat de elektrische versie van de Range Rover uiterlijk

nauwelijks te onderscheiden zou zijn van de brandstofversies, maar ondertussen zijn ook al wat technische gegevens bekend. De twee elektromotoren - één per as - zijn goed voor een gecumuleerd vermogen en koppel van 550 pk en 850 Nm, en de Britten hadden al laten verstaan dat de prestaties vergelijkbaar zouden zijn met die van de 615 pk sterke benzineversie SV. De batterij zou een capaciteit hebben van 117 kWh en zou dankzij de 800-voltarchitectuur snel kunnen worden opgeladen.

## RENAULT TWINGO E-TECH ELECTRIC

Renault blijft geloven in het A-segment en introduceert in 2026 een nieuwe, volledig elektrische generatie van zijn iconische stadsauto Twingo. Die haalt duidelijk inspiratie bij de eerste generatie, maar is in tegenstelling tot die voorvader een vijfdeurs. Het volledig elektrische model



Porsche Cayenne



Renault Twingo

wordt aangedreven door een motor van 60 kW. Renault maakt gewag van een rijbereik tot 263 km en pakt uit met een basisprijs van 19.500 euro incl. btw.

### ŠKODA EPIQ

Net als de Cupra Raval waarmee hij zijn genen deelt, hadden we de Škoda Epiq al in 2025 verwacht, maar we zullen dus iets langer hebben moeten wachten. De Epiq is de Škoda-versie van die laatste (en van de Volkswagen ID.Polo), maar dan met een meer SUV-achtig koetswerk. De instap-EV van het Tsjechische merk wordt gekenmerkt door een koetswerk lengte van 4,1 meter en, een kofferruimte van 475 liter. Škoda belooft een interessante vanafprijs van rond de 25.000 euro en een rijbereik tot 425 km. De onthulling van de productieversie staat nu gepland voor midden 2026.



Škoda Epiq



Skyworth K 800V

### SKYWORTH K 800V

Skyworth is een techgigant in China. Het merk stort zich nu op onze markt met een 4,72 meter lange elektrische SUV en een plug-inhybride versie, de HT-i. De EV-versie K800 onderscheidt zich met een NMC-batterij van 65,71 kWh, een 800-volt architectuur (het model "K" dat in Frankrijk op de markt wordt gebracht met een LFP-batterij van 86 kWh heeft geen 800-volt architectuur) waarmee in 11 minuten 10 tot 80% kan worden teruggewonnen, en een knalprijs van € 36.995 incl. btw. Afhankelijk van de bron varieert de actieradius tussen 380 en 513 km WLTP. De website Skyworth Belgium vermeldt 513 km, net als het persbericht, terwijl Novus Cars Group, een van de importeurs, 380 km WLTP vermeldt (wat ons realistischer lijkt in een gemengde cyclus).

De K 800 ontwikkelt 204 pk op de voorwielen, accelereert in minder dan 10 seconden van 0 naar 100 km/u en haalt een topsnelheid van 150 km/u.

De distributie wordt verzorgd door Novus Cars Group en Skyworth Belux, onder leiding van Ignace Laenen, tevens mededirecteur van One Automotive, dat al andere Chinese merken importeert die bij ons nog vrij onbekend zijn in de fleetmarkt (BAIC, BAW, DFSK, Forthing, JAC, Livan, Seres en SWM).

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| Koetswerk                   | SUV                  |
| Vermogen                    | 204 pk               |
| Batterij                    | 65,71 kWh            |
| Rijbereik                   | tot 513 km           |
| Lancering                   | Q1                   |
| Basisprijs incl./ excl. btw | € 36.995 / 30.574,38 |

### SMART #2

Met de #2 keert Smart terug naar zijn roots. Het is namelijk een rechtstreekse opvolger voor de Fortwo, weliswaar de elektrische versie. Veel is er nog niet over bekend, behalve dat het om een erg compacte en dus volledig elektrische twee-zitter gaat. We verwachten een bescheiden accucapaciteit van zo'n 35 kWh, goed voor een rijbereik van 200 à 250 km. Deze nieuwe Smart zou opnieuw ontworpen worden door het designteam van Mercedes, maar wordt door Geely gebouwd in China. De lancering is voorzien voor eind 2026.

## SUBARU e-OUTBACK & UNCHARTED

Tot dusver was de op de Toyota bZ4X gebaseerde Solterra het enige volledig elektrische model in het gamma van Subaru - die laatste krijgt trouwens een grondige update voor 2026. In datzelfde jaar komen er echter twee bij: de e-Outback en de Uncharted. Die eerste, die op andere markten door het leven gaat als Trailseeker en eigenlijk een broertje is van de Toyota bZ4X Touring, is wat groter dan de Solterra waarvan hij is afgeleid, en wordt gekenmerkt door een batterij van 74,7 kWh, een motorvermogen van 375 pk en een bereik van "meer dan 450 km". De e-Outback beschikt over twee elektromotoren om de stempel Symmetrical All-Wheel Drive te kunnen krijgen waar Subaru graag mee uitpakt.

De Uncharted is dan weer compacter dan de Solterra. Hij is verwant met de Toyota C-HR+ en zal net als die laatste verkrijgbaar zijn met voor- of met vierwielaandrijving. In het eerste geval heeft de standaardbatterij een capaciteit van 57,7 kWh, goed voor een rijbereik van 445 km, maar er is ook een long rang-versie met 77 kWh en een actieradius van 585 km. De Dual Motor-versie gebruikt dezelfde batterij maar kan een gecumuleerd vermogen van 338 pk en een rijbereik van 470 km naar voren schuiven. Zowel de e-Outback als de Uncharted worden begin 2026 gelanceerd.

| Model                      | e-Outback       | Uncharted       |
|----------------------------|-----------------|-----------------|
| Koetswerk                  | verhoogde break | SUV             |
| Vermogen                   | 375 pk          | tot 338 pk      |
| Batterij                   | 74,7 kWh        | 57,7 - 77 kWh   |
| Rijbereik                  | ± 450 km        | 445 - 585 km    |
| Lancering                  | begin 2026      | begin 2026      |
| Basisprijs incl./excl. btw | nog niet bekend | nog niet bekend |

## SUZUKI e-VITARA

Hoewel de 'oude' Vitara met verbrandingsmotoren voorlopig in het gamma blijft, heeft Suzuki een gloednieuwe, volledig elektrische generatie van zijn bekende SUV geïntroduceerd. In de praktijk vormt die e-Vitara een bijna-identieke tweeling met de Toyota Urban Cruiser. Hoe dan ook is hij 9 cm langer dan de Vitara op benzine en bestaat hij net als de Toyota in drie versies: als voorwiel-



Subaru Uncharted



Suzuki eVitara

trekker met 144 pk en een batterij van 49 kWh (344 km rijbereik), als eveneens op de voorwielen aangedreven versie met meer vermogen en een grotere batterij (174 pk, 61 kWh en 426 km) en ten slotte als variant met dezelfde batterij maar met vierwielaandrijving dankzij de combinatie van twee motoren, die samen goed zijn voor 184 pk (395 km).

|                            |                      |
|----------------------------|----------------------|
| Koetswerk                  | SUV                  |
| Vermogen                   | 144 - 184 pk         |
| Batterij                   | 49 - 61 kWh          |
| Rijbereik                  | tot 426 km           |
| Lancering                  | al verkrijgbaar      |
| Basisprijs incl./excl. btw | € 33.990 / 28.090,91 |

## TOYOTA URBAN CRUISER

Terwijl Toyota lang een koele minnaar is geweest van volledig elektrische auto's, is de Japanse constructeur aan een inhaalbeweging bezig. Het eerstvolgende elektrische model na de bZ4X was de Urban Cruiser, die al zijn wereldpremière beleefde op het salon van Brussel van 2025. Het gaat om een kleine SUV die iets groter is dan de Yaris Cross en die een duo vormt met de Suzuki e-Vitara. Net als van die laatste zijn er drie versies verkrijgbaar: met voorwielaandrijving, 144 pk en een batterij van 49 kWh (344 km rijbereik), met voorwielaandrijving, 174 pk en een accu van 61 kWh (426 km rijbereik) en ten slotte met vierwielaandrijving en 184 pk (61 kWh en 395 km).



Toyota C-HR+

## TOYOTA C-HR+

Hoewel zijn naam anders doet vermoeden, heeft de C-HR+ na niets te maken met de (hybride) C-HR. Het enige dat hij daarmee gemeen heeft, is de coupé-SUV-look. De C-HR+ is een volledig elektrisch model op het e-TNGA BEV-platform van Toyota en is ook te krijgen bij Subaru als Uncharted. De '+' in zijn naam is echter wel gerechtvaardigd in die zin dat hij met een lengte van 4,52 meter een maatje groter is dan de C-HR. Met 416 liter zal de C-HR+ geen records breken op het vlak van koffervolume, maar is hij toch al geschikter voor gezinnen dan de compacte C-HR zonder plus. Hij is verkrijgbaar met een batterij van 57,7 of van 77 kWh en met voor- of vierwielaandrijving. In dat laatste geval beschikt hij over 343 pk, de voorwielaangedreven versie houdt het bij 167 pk met de kleine of 224 pk met de grote batterij.

|                             |                 |
|-----------------------------|-----------------|
| Koetswerk                   | SUV             |
| Vermogen                    | 167 - 343 pk    |
| Batterij                    | 57,7 - 77 kWh   |
| Rijbereik                   | tot 600 km      |
| Lancering                   | begin 2026      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | nog niet bekend |

## TOYOTA bZ4X TOURING

Toyota breidt het gamma van de elektrische SUV bZ4X uit met een nieuw Touring-model. Zoals de 'gewone' bZ4X, die onlangs gefacelift werd, een tweelingbroer is van de Subaru Solterra, is de bZ4X Touring dat van de even nieuwe Subaru e-Outback. Het motorgamma is wel uitgebreider bij Toyota, want de bZ4X Touring is te krijgen met voorwielaandrijving en 224 pk of met vierwielaandrijving en 380 pk. De batterij heeft in beide gevallen een capaciteit van 74,7 kWh. Op die laatste geeft Toyota trouwens een garantie tot 10 jaar of een miljoen km (op voorwaarde dat ze jaarlijks werd gecontroleerd). Een andere troef van de 4,83 meter lange bZ4X Touring is zijn koffervolume van liefst 600 liter.



Toyota bZ4X Touring

|                             |                 |
|-----------------------------|-----------------|
| Koetswerk                   | verhoogde break |
| Vermogen                    | 224 - 380 pk    |
| Batterij                    | 74,7 kWh        |
| Rijbereik                   | ± 450 km        |
| Lancering                   | lente 2026      |
| Basisprijs incl./ excl. btw | nog niet bekend |

## VOLKSWAGEN ID. POLO

De elektrische stadsauto die Volkswagen in 2026 dan eindelijk op de markt brengt, zal niet ID.2all heten zoals oorspronkelijk gepland, maar ID. Polo. Een vertrouwde naam voor een compact model met de buitenmaten van een Polo (iets meer dan 4 meter), maar de binnenruimte van een Golf. Blikvangers in dat interieur zijn de Digital Cockpit van 27,7 cm, het head-updisplay en het grote aanraakscherm van 32,7 cm. Het koetswerkdesign van de ID. Polo is wat strakker dan dat van de ID-modellen tot dusver. Het MEB+-platform pakt uit met een nieuwe softwaregeneratie. Volkswagen belooft een prijs vanaf zo'n 25.000 euro en kondigde ook een sportieve GTI-versie aan.

|                                |              |
|--------------------------------|--------------|
| Koetswerk                      | stadsauto    |
| Vermogen                       | 116 - 226 pk |
| Batterij                       | 37 - 52 kWh  |
| Rijbereik                      | tot 450 km   |
| Lancering                      | midden 2026  |
| Basisprijs incl./<br>excl. btw | ± € 25.000   |

## VOLKSWAGEN ID. CROSS

In de zomer van 2026 zal Volkswagen de productieversie voorstellen van de ID. Cross Concept, zeg maar de SUV-versie van de ID. Polo. Die zal iets groter zijn dan die laatste - de conceptcar meet 4,16 meter - en zal ongeveer het formaat van de T-Cross hebben. Ondanks die beperkte buitenmaten belooft de ID. Cross een bovengemiddeld laadvolume van 450 liter, aangevuld met een frunk van 25 liter. Uiteraard zal de ID. Cross net als de ID. Polo op het MEB+-platform staan. De conceptversie heeft een elektromotor van 211 pk die de voorwielen aandrijft en een WLTP-rijbereik van zo'n 420 km. Ondanks het compacte formaat zou het sleepvermogen 1,2 ton bedragen.

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| Koetswerk                      | kleine SUV      |
| Vermogen                       | tot 211 pk      |
| Batterij                       | nog niet bekend |
| Rijbereik                      | tot ±420 km     |
| Lancering                      | zomer 2026      |
| Basisprijs incl./<br>excl. btw | nog niet bekend |



## VOLVO ES90

Terwijl Volvo voor zijn elektrische transitie sterk leunde op SUV's, vult de ES90 een leemte door een alternatief te bieden voor traditionele sedans. Met zijn lengte van 5,00 meter en hoogte van 1,55 meter speelt hij met de grenzen tussen de segmenten. De ES90 is gebaseerd op het SPA2-platform, dat al werd gebruikt voor de SUV EX90, en de wielbasis van 3,10 meter garandeert een royale binnenruimte. Volvo's nieuwste designelementen zijn aanwezig, met een slanke voorkant zonder grille en een Thor's Hammer-lichtsignatuur. Aan de achterkant strekken de tweedelige lampen zich uit aan weerszijden van de achterklep, wat zijn moderne, statueske uiterlijk accentueert.

Een Cx van 0,25, de laagste die Volvo ooit heeft bereikt, optimaliseert zijn efficiëntie. De ES90 is verkrijgbaar in drie versies: met 333 pk en achterwielaandrijving (Single Motor) en met 449 (Twin Motor) of 680 pk (Twin Motor Performance) en vierwielaandrijving. De eerste heeft een batterij van 92 kWh, goed voor een rijbereik tot 650 km, de twee andere beschikken over een batterij van 106 kWh, waarmee de Twin Motor een WLTP-rijbereik tot 700 km kan voorleggen.



Voyah Courage

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| Koetswerk                      | reisberline          |
| Vermogen                       | 333 - 680 pk         |
| Batterij                       | 92 -106 kWh          |
| Rijbereik                      | tot 700 km           |
| Lancering                      | al verkrijgbaar      |
| Basisprijs incl./<br>excl. btw | € 72.490 / 59.909,09 |

### VOLVO EX60

De XC60, Volvo's populairste model ooit, mag nog eventjes in productie blijven, maar krijgt met de EX60 een elektrisch alternatief. Die rivaal voor de nieuwe BMW iX3 en Mercedes GLC met EQ-technologie is de eerste telg van het Zweedse merk op het SPA3-platform. De Zweden beloven dat hij sneller zal laden en een groter rijbereik zal hebben dan eender welke Volvo tot dusver - naar verluidt meer dan 700 km. De EX60 pakt uit met een primeur op het vlak van veiligheid: een multi-adaptieve veiligheidsgordel, ontworpen om inzittenden beter te beschermen door zich aan te passen aan variaties in het verkeer en aan de persoon die hem draagt, dankzij realtimegegevens van de geavanceerde sensoren van de auto. De EX60 maakt zijn opwachting op 21 januari 2026 en de

serieproductie in Göteborg zal nog in de eerste helft van 2026 worden opgestart.

### VOYAH COURAGE

Naast de Free en de zevenzitseenvolumer Dream introduceerde Dongfeng-dochter Voyah onlangs de Courage in België. Dat is een voor de wereldwijde markt ontwikkelde SUV van 4,73 meter die qua formaat dus te vergelijken is met de Xpeng G6 of de Zeekr 7X, om maar enkele landgenoten te noemen, maar ook met de eeuwige Tesla Model Y. De Courage is leverbaar met keuze uit achterwielaandrijving of vierwiel-aandrijving.

De RWD Business Edition levert 292 pk, de AWD Performance Edition 429. Hoewel Voyah zichzelf als premium naar voren schuift, is de Courage behoorlijk scherp geprijsd. Snelladen kan tot 200 kW. Zoals vaak bij Chinese modellen is er een gimmick om zich mee te onderscheiden. In het geval van de Courage is dat een infotainmentscherm dat horizontaal kan worden verschoven om enerzijds door de bestuurder en anderzijds door de voorste passagier te kunnen worden gebruikt.

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| Koetswerk                      | SUV                  |
| Vermogen                       | 292 - 435 pk         |
| Batterij                       | 80 kWh               |
| Rijbereik                      | tot 476 km           |
| Lancering                      | al verkrijgbaar      |
| Basisprijs incl./<br>excl. btw | € 44.323 / 36.630,58 |

### XPENG P7+ & M03

In 2026 wordt het Belgische Xpeng-gamma uitgebreid met de P7+, een vijfdeurs die met een lengte van 5,06 meter zo'n 18 cm langer is dan de berline P7 en die in september 2025 al te zien was op de IAA Mobility Show in München. De P7+ staat op het recentere SEPA 2.0-platform van de G6. Hij is te krijgen zijn met een batterij van 60,7 dan wel 76,3 kWh en met een elektromotor van 245 of 313 pk die de achterwielen aandrijft.

Mogelijk komt in 2026 ook de M03 naar ons land. Dat is het eerste model van een budgetreeks waarmee Xpeng Europa en de rest van

de wereld wil veroveren. De M03 is met een lengte van 4,78 meter een uitgelezen rivaal voor de Tesla Model 3. Hij zou beschikken over een elektromotor van 190 pk op de vooras en een batterij van 51,9 kWh of over een motor van 218 pk en een accu van 62,2 kWh. De M03 belooft een laag gewicht en een bijzonder lage luchtweerstandscoefficiënt van 0,194, wat weleens een gunstig verbruik zou kunnen opleveren.

|            |                         |
|------------|-------------------------|
| Koetswerk  | berline                 |
| Vermogen   | 245 - 313 pk (P7+)      |
| Batterij   | 60,7 - 76,3 kWh (P7+)   |
| Autonomie  | tot 725 km (CLTC) (P7+) |
| Lancering  | 2026                    |
| Basisprijs | niet bekend             |

## ZEEKR 001, X, 7X & 7GT

Eind 2025 maakte Zeekr, het premium zustermerk van Lynk & Co en dus ook deel uitmakend van de Chinese Geely-groep, eindelijk officieel zijn opwachting in ons land. De modellen worden gebouwd in China, maar zijn ontworpen in Zweden. Twee showrooms openden al de deuren, één in Gent en één in Luik. Het gamma omvat de 4,96 meter lange shooting brake 001, de "Urban SUV" X (4,43 meter) en de SUV 7X (4,79 meter).

Die laatste staat op een 800-voltarchitectuur en kan daardoor snelladen tot (een voorlopig theoretische) 480 kW. In 2026 moet daar nog de 7GT bij komen. Die iets compactere shooting brake dan de 001 zal net als de 7X, waarmee hij zijn platform deelt, beschikbaar zijn met achter- of met vierwielaandrijving en met een vermogen van 422 tot 646 pk. Vooral de 7X en de 7GT pakken uit met een uitstekende kwaliteitsindruk.



|            |                      |
|------------|----------------------|
| Koetswerk  | SUV (7X)             |
| Vermogen   | 422 - 646 pk (7X)    |
| Batterij   | 75 - 100 kWh (7X)    |
| Autonomie  | tot 615 km (7X)      |
| Lancering  | al verkrijgbaar      |
| Basisprijs | € 53.990 / 44.619,83 |



Xpeng M03



Zeekr 7X



## Te ontdekken op het salon **LCV-nieuwigheden**

Het segment van de lichte bedrijfsvoertuigen wordt steeds meer geëlektrificeerd. Ook hier worden enkele nieuwigheden voorgesteld in de hallen van Brussels Expo. Een kort overzicht.

door Damien Malvetti

**1.** Dankzij een partnership met Stellantis beschikt Iveco voortaan over een gamma volledig elektrische modellen.

### **Iveco eJolly & eSuperJolly**

Dit jaar breidt Iveco zijn assortiment lichte bedrijfsvoertuigen uit met twee nieuwe modellen dankzij een samenwerking met Stellantis.

De eJolly, een neefje van de Citroën ë-Jumpy en Peugeot E-Expert, baant de weg voor een nieuwe generatie compacte elektrische bedrijfswagens voor de stad. Met een maximaal toegestane massa van 2,8 tot 3,2 ton en een laadvermogen tot 1.175 kg combineert hij wendbaarheid en capaciteit voor leveringen in stedelijke gebieden, zelfs in krappe ruimtes, dankzij zijn hoogte van minder dan 1,9 meter. Zijn motor van 100 kW zorgt voor een soepele en stille rit, terwijl zijn batterijen van 49 of 75 kWh een actieradius tot 352 km bieden, aangevuld met een snellaadfunctie waarmee in 15 minuten 100 km kan worden teruggewonnen.

De eSuperJolly, een neefje van de grote bestelwagens van Stellantis, is bedoeld voor meer traditionele transportopdrachten met een MTM van 4,25 ton. Zijn motor van 200 kW en zijn batterij met hoge dichtheid van 110 kWh garanderen een actieradius tot 420 km, een van de beste in zijn categorie. Met een laadvolume tot 17 m<sup>3</sup> en een laadvermogen van 1,4 ton voldoet hij aan de behoeften van logistieke bedrijven die op zoek zijn naar ruimte en veelzijdigheid.

### **Isuzu D-Max EV**

De Isuzu D-Max EV, die alleen als Double Cab wordt aangeboden, is de eerste elektrische versie van de Japanse pick-up. Hij blijft trouw aan het utilitaire DNA daarvan en onderscheidt zich visueel nauwelijks van de dieselversies, met enkel wat blauwe accenten, terwijl de afmetingen identiek blijven. Bovendien blijven het laaden en sleepvermogen intact: respectievelijk 3,5 ton en tot 1.010 kg.

De D-Max EV is uitgerust met twee elektromotoren die samen een vermogen van 140 kW (190 pk) en 325 Nm leveren, gekoppeld aan vierwielaandrijving. Dat het gewicht beperkt is

**Hoewel hij nog maar net gelanceerd is,  
werd de KIA PV5 al verkozen tot International  
Van of the Year 2026.**



1.

**2.** Met deze D-Max EV mikt Isuzu vooral op gemeentebesturen.

**3.** Kia doet zijn intrede op de Europese LCV-markt met deze PV5 Cargo.



2.

tot 2.350 kg, komt door de lithium-ionbatterij van slechts 67 kWh, een keuze die echter ook het rijbereik beperkt. Dat bedraagt maximaal 263 km, wat deze elektrische pick-up in de praktijk enkel geschikt maakt voor lokale ritten.

Een ander zwak punt heeft betrekking op het laden. Het maximumvermogen op gelijkstroom is beperkt tot 50 kW, waardoor het ongeveer een uur duurt om de batterij van 20 tot 80% op te laden. Ten slotte is de prijs in overeenstemming met zijn nichepositie: vanaf 71.015 euro, excl. btw.

## KIA PV5 Cargo

KIA zal het Salon van Brussel aangrijpen om het allereerste lichte bedrijfsvoertuig uit zijn PBV-gamma, de PV5 Cargo, officieel te lanceren. Dit middelgrote bestelwagenmodel is gebaseerd op het specifieke E-GMPS-platform en bevindt zich tussen twee segmenten in. Het is verkrijgbaar in verschillende formaten (lengtes en hoogtes) en biedt een laadvolume tussen 3,4 en 5 m<sup>3</sup>.

De Koreaanse constructeur kondigt een WLTP-actieradius aan van maximaal 416 km, een laad-



3.



4. De nieuwe Trafic E-Tech Electric zal het eerste model zijn van het Renault-offensief.

vermogen tot 790 kg en een sleepvermogen van 750 kg.

Er staat ook een versie chassis-cabine in de catalogus. De PV5 Cargo heeft bovendien de laagste instapdrempel naar de laadruimte op de markt en tal van praktische opbergruimtes in het interieur.

Hij wordt geleverd met toonaangevende oplossingen voor wagenparkbeheer en connectiviteit die het leven van gebruikers en wagenparkbeheerders gemakkelijker maken.

Hoewel hij nog maar net gelanceerd is, werd hij al verkozen tot International Van of the Year 2026.

Wat de prijs betreft, kondigt KIA een instapversie aan vanaf 32.350 euro exclusief btw.

Deze PV5 Cargo is het eerste model van een nieuwe reeks bedrijfswagens van KIA, die tegen 2030 volledig moet zijn met minstens één model in elk marktsegment. "Onze bedrijfswagens zullen in ons hele dealernetwerk worden aangeboden, maar een twintigtal dealers in België en Luxemburg zijn speciaal opgeleid voor de verkoop en aftersales van deze voertuigen", aldus Olivier Gelas, Managing Director van KIA Belux. "Concreet betekent dit dat elke groep KIA-dealers over een centrum voor lichte be-

drijfswagens beschikt, gelijkmatig verdeeld over het hele grondgebied."

## Mercedes VLE

In de loop van het jaar zal Mercedes het eerste voertuig van zijn nieuwe bedrijfswagenreeks lanceren. Er zijn echter nog niet veel technische details onthuld van de VLE, zoals hij heet. We weten echter wel dat het een middelgrote bestelwagen wordt die de huidige EQV in het gamma zal vervangen en een actieradius van minstens 500 km belooft. Hij zou gebaseerd zijn op een 800-voltarchitectuur en standaard 22 kW AC-opladen mogelijk maken. Vierwielaandrijving zou op het programma staan, maar als optie.

## Renault Trafic Van E-Tech Electric

2026 wordt een cruciaal jaar voor Renault. Het merk met het ruitlogo lanceert dan namelijk het eerste model van zijn nieuwe serie lichte bedrijfsvoertuigen: de Trafic Van E-Tech Electric. Die introduceert het 'Software Defined Vehicle'-platform van Ampere, met een volledig nieuwe architectuur waarbij de accu in de vloer is geïntegreerd en de motor achterin is geplaatst. Door dit ontwerp konden de wielen naar de uiteinden worden verplaatst, wat resulteerde in een geoptimaliseerd volume, een hoogte van minder dan 1,9 m en een draaicirkel van 10,3 m, vergelijkbaar met die van een Clio. Hij is verkrijgbaar in twee lengtes - L1 van 4,87 m voor 5,1 m³ en L2 van 5,27 m voor 5,8 m³ - en behoudt een royale laadcapaciteit, compatibel met europallets, evenals een laadvermogen van 1,25 ton en een sleepvermogen van 2 ton.

Er zullen twee soorten batterijen worden aangeboden: een NMC-versie met een actieradius tot 450 km en een LFP-versie voor stadsverkeer, met een actieradius van bijna 350 km. Beide versies worden gecombineerd met een motor van 150 kW en 345 Nm. Dankzij de 800-voltarchitectuur kan de accu in 20 minuten van 15 tot 80% worden opgeladen, en er zijn ook V2L- en V2G-functies voorzien.

Dankzij de SDV-aanpak zal de Trafic voortdurend evolueren via updates op afstand en zal hij bedrijfsapplicaties rechtstreeks in zijn interface kunnen opnemen, of het nu gaat om toepassingen voor leveringsbeheer of om configuraties voor gespecialiseerde voertuigen.

**2026 wordt een cruciaal jaar voor Renault, dat op het salon het eerste model van zijn nieuwe serie lichte bedrijfsvoertuigen lanceert.**



**MAXUS**  
WE DELIVER MORE

# DRIVING PROFESSIONALS. DELIVERING MORE.



## DELIVER 9

### SALONCONDITIES

Vanaf

**€259** /MAAND\*  
Excl. BTW

Financiële renting

**5**  
YEAR  
WARRANTY

**8**  
YEAR  
BATTERY  
WARRANTY

Ontdek de saloncondities op al onze  
bedrijfsvoertuigen op [www.maxusmotors.be](http://www.maxusmotors.be)



**Maxomotive NV / Bedrijvenlaan 4, 2800 Mechelen / [info@maxusmotors.be](mailto:info@maxusmotors.be) / [www.maxusmotors.be](http://www.maxusmotors.be)**

Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004.) Alle specificaties kunnen zonder voorafgaande kennisgeving gewijzigd worden. Niet contractuele foto's. Ondernemingsnummer: BE 0430 801 744. BELFIUS IBAN BE18 5513 3884 0065 - BIC: GKCCBEBB - Alle informatie en voorwaarden betreffende 5 jaar fabrieksgarantie, 8 jaar garantie op de batterij en bijstand zijn beschikbaar op aanvraag bij uw officiële Maxus-verdeler en op [www.maxusmotors.be](http://www.maxusmotors.be). DELIVER 9 2.0 Diesel CIT 108kW Panel Van L3H2 FWD Comfort vanaf € 259 per maand excl. BTW in Financiële Renting. Nettoprijs excl. BTW € 23.990,00. Offerte berekend op basis van 60 maanden, met een voorschot van € 4.978,30 excl. BTW en met een aankoopoptie van 35,00 %. Indicatief gemiddeld verbruik (l/100km): 8,8. Indicatieve CO2-uitstoot (g/km): 231 g/km. Aanbieding voorbehouden aan professionele gebruikers. Onder voorbehoud van aanvaarding van het dossier door Alpha Credit N.V, Warandeborg 8 Bus3, 1000 Brussel, RPR Brussel 0445.781.316. Aanbod geldig tot 28/02/2026.



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

## Tweewielers

# De motorfietsen zijn terug!



ZONTES 703F & Ducati Monster

Na jarenlang aan de kant te zijn geschoven, maken de motorfietsen hun comeback op de Brussels Motor Show. Een kort overzicht van wat er in hal 9 te bewonderen valt.

door Philippe Hunin

Alvorens door de gangpaden van de Heizel te slenteren, analyseren we eerst de trends op de markt van de tweewielers, die met 9% is gedaald ten opzichte van 2024. Kopers lijken meer gericht te zijn op recreatief gebruik dan op tweewielers als mobiliteitsoplossing.

### Elektrisch

Veel merken wagen zich aan volledig elektrische modellen, met scooters en naked bikes (motorfietsen met weinig kuipwerk) waarvan de prijzen beginnen onder de 2.000 euro (Honda EM1E, SEGWAY E110S of SYM E-MOI) en oplopen tot 13.390 euro voor de BMW CE-04. Hoewel sommige constructeurs zich proberen te onderscheiden met krachtigere elektrische modellen, zoals de Kawasaki E-1 (5.999 euro) of Z7 Hybrid (7.999 euro), blijft de gemiddelde motorrijder ongevoelig voor dit soort aandrijving, uit passie voor de verbrandingsmotor. Misschien

zal de verschijning van de WN7 (14.999 euro) in de Honda-catalogus de mening van sommigen veranderen. Hoe dan ook, met een actieradius van slechts 140 km is dat een gok die Honda nog lang niet gewonnen heeft. Zero Motorcycles, de grote specialist in elektrische motorfietsen, lanceert ook zijn eerste scooter LS1 (5.230 euro) voor Europa.

### Automatisch

Behalve voor verplaatsingen binnen de stadsmuren staat de algemene elektrificatie van motorfietsen (nog?) niet op de agenda. Automatische transmissies beginnen daarentegen bij verschillende merken steeds vaker voor te komen.

Honda heeft het voortouw genomen met zijn DCT-transmissie, die de absolute referentie op dit gebied is geworden, en biedt sinds twee jaar zijn e-Clutch-systeem aan, dat bij het schakelen



BMW F450GS



Royal Enfield Bullet 650



Suzuki SV-7GX



Triumph Trident 800



Honda CB 1000 GT



CFMOTO 1000MT-X

de mechanische bediening van de koppelingshendel vervangt. BMW (ASA) en Yamaha (Y-AMT) zijn met enig succes deze richting uitgegaan. MV Agusta rust zijn Turismo Veloce 800 Lusso sinds 2018 uit met een automatische SCS-versnellingsbak met het Smart Clutch System! Suzuki en Kawasaki blijven net als alle Chinese en Indiase fabrikanten voorlopig weg van dit type automatische transmissie.

## De nieuwigheden

In hal 9, die gereserveerd is voor de motorfietsen, neemt BMW een prominente plaats in met zijn F 450 GS, uitgerust met een nieuwe vertical twin van 420 cc die een vermogen van 48 pk (35 kW) ontwikkelt bij 8.750 o/m. De prijs begint bij 7.250 euro. Daarnaast zullen de nieuwe R 1300 RT (23.390 euro), R 1300 R (16.900 euro) en R 1300 RS (17.400 euro) proberen wat schaduw te werpen op de R 1300 GS (20.740 euro)

en de andere modellen van de Duitse constructeur.

Kawasaki brengt zijn KLE 500, die sinds 2006 uit de catalogi verdwenen was, opnieuw op de markt, met een minder krachtige motor dan oorspronkelijk (45 pk in plaats van 48) en een gewicht van 194 kg. Met een aantrekkelijke en competitieve basisprijs van 6.749 euro kunnen we alleen maar betreuren dat de uitlaat te dicht bij de grond is geplaatst en dat het zadel 870 mm hoog is. Naast deze 'kleine' trail worden de roadsters Z1100 en Z1100 SE onthuld met hun 136 pk en een concurrerende prijs van respectievelijk 12.199 en 13.999 euro.

Bij Honda zal de CB 1000 GT de ster van de stand zijn met zijn prijs van 14.699 euro, het vermogen van zijn viercilindermotor (150 pk) en zijn uitrusting. De CB1000F (12.699 euro) is wat discreter, maar net zo charmant. Met zijn blauwe strepen doet hij denken aan de legendarische CB 900 F Bol d'Or van weleer. Een viercilinder-

motor en 123 pk: genoeg om van te genieten. Suzuki lanceert zijn SV-7GX. Deze cross-over, oftewel 'allround', motorfiets behoudt de motor van de SV (645 cc en 73 pk), maar combineert die met de huidige hulpsystemen voor meer rijveiligheid. De prachtige GSX-8T (10.599 euro) en GSX-8TT (11.399 euro) zullen eveneens van de partij zijn met hun zo bijzondere look en een motor van 83 pk in de vorm van een tweecilinder in lijn.

Met de Zontes 703F en de Mash GT 750 forceert China een opening naar wie het hele jaar door rijdt of lange afstanden aflegt. De Mash GT 750 (11.999 euro), die bijzonder goed uitgerust is, onderscheidt zich door zijn tweecilindermotor van 75 pk, terwijl de Zontes 703F voorzien is van een driecilinder (699 cc) met 95 pk.

Na talrijke veranderingen van eigenaar keert Norton terug naar de voorgrond met vier modellen, waaronder een Manx R van het type Superbike en zijn roadster-versie, beide met een

## Twintigtal merken van de partij

CanAm, Moteo (Sym, Benelli, Suzuki, Lambretta...), Ducati, Motomondo (Royal Enfield, QJ Motor, Riu, Mash...), Kymco, CFMOTO, KTM/Husqvarna, Aprilia/Moto Guzzi, Voge, Honda, Kawasaki, Yamaha, Zero Motorcycles, Triumph, MV Agusta, Zontes, Indian Motorcycle en BMW.



Kawasaki KLE500



MV Agusta Brutale



Suzuki GSX-8TT



Mash 750 GT



ZERO LS1



Yamaha Ténéré 700 World Raid

vermogen van 206 pk en een cilinderinhoud van 1.200 cc. Een trail genaamd Atlas, uitgerust met een tweecilindermotor van 585 cc en 60 pk en verkrijgbaar in twee versies, ondersteunt de grote comeback van het Britse merk, dat sinds vijf jaar in handen is van TVS. Op het moment van schrijven was het nog niet zeker of de Norton-modellen aanwezig zullen zijn op de Heizel.

Wel bevestigd waren de nieuwe Triumph Trident 800 (9.995 euro) en Street Triple 765 RX (14.495 euro), de Yamaha 70th Anniversary (R125, R3, R7 en R9) en de nieuwe Ténéré 700 World Raid (13.699 euro), het volledige assortiment van Royal Enfield en de recente Bullet 650, evenals de FF C6, het eerste model uit de Electric Flying Sea-lijn.

Ducati heeft de V2 van de Streetfighter, Panigale en Multistrada MY2025 nu ook ingebouwd in de Monster MY2026 (12.590 euro) en in de Hypermotard 950, die Hypermotard V2 wordt met een SP-versie (19.990 euro) met betere remmen (Brembo M50). De Diavel V4 RS

(40.590 euro) schakelt over op de V4 van 1.103 cc voor een nog dynamischer rijgedrag. Voge komt naar België met zijn elders in Europa al bekende gamma en zijn scooter SR450X, een kopie van de Honda X-ADV. Vermeldenswaardig zijn ook de twee trails van QJMotor, de SRT 450 RX en de SRT 800 RX, die in februari op de markt zullen komen. Een scooter SR GT 400 komt de kleine 125 bij Aprilia versterken.

We kunnen niet afsluiten zonder CFMOTO te vermelden, waarvan de verkoopcijfers gestaag stijgen. Het Chinese merk gaat een nieuwe uitdaging aan met de lancering van de 1000 MT-X, het logische vervolg op de MT 450, 700 en 800. CFMOTO behoort voortaan tot de kaste van de 'grote' merken. Het lijkt geen twijfel meer dat Chinese modellen een integraal onderdeel zijn geworden van de motorfietswereld, met een afwerking en productiekwaliteit die vaak niet onderdoen voor die van de grootste merken.



# link«2fleet

## ZE experience event

**18.06**  
2026  
**08:00**  
↓  
**18:00**

**Brabant**  
3001  
Leuven

### Ontdek, test en beweeg mee met de multimobiliteit!

Bereidt u voor op het mobiliteitsbudget en ontdek op één dag alle oplossingen: elektrische wagens, fietsen, steps, scooters, diensten en zoveel meer.

**SAVE  
THE DATE**



## Waarom deelnemen?

### Ontdek de nieuwste zero-emissieoplossingen

Ontdek merken en innovaties voor elke mobiliteitsbehoefte.

### Alles op één locatie

Test, vergelijk en ontmoet de belangrijkste spelers.

### Laat u inspireren

Ontdek alle nieuwigheden en trends.

### Bouw uw netwerk uit

Ontmoet professionals die duurzame mobiliteit vormgeven.

« Dit evenement wint elk jaar aan belang en is inmiddels uitgegroeid tot een echte must in de sector.

De organisatie is verzorgd, de leveranciers zijn relevant en het is ook een uitstekende gelegenheid om te netwerken. »

**Marie Lorbat,**  
Fleet Manager - VINCI Facilities

« Superdag. De kans om verschillende wagens op één dag te testen, zeer efficiënt.

De mogelijkheid om nieuwe merken en modellen te ontdekken. Netwerken, expertsessies... Gewoonweg een topevent. »

**Johan Kerkhofs,**  
Fleetmanager - Smet Group



# FORD FLEET OPLOSSINGEN OP UW MAAT, NATUURLIJK.



Ontdek onze saloncondities

🔌 PUMA GEN-E : 13,1-13,7 KWH (GECOMBINEERD) WLTP 🔌 EXPLORER : 14,5-17,3 KWH (GECOMBINEERD) WLTP  
🔌 CAPRI : 13,3-15,8 KWH (GECOMBINEERD) WLTP 🔌 MUSTANG MACH-E : 17,3-21 KWH (GECOMBINEERD) WLTP  
Milieu-informatie: [ford.be](https://ford.be) 📍 Geef voorrang aan veiligheid. Info en voorwaarden op [ford.be](https://ford.be)



# READY SET *Ford*™