

LICHT E VRACHT

KOOPGIDS

2025



**De complete gids
van alle **lichte bedrijfsvoertuigen**
op de markt.**

€ 9,90

fleet.be

autogids.be

Breng nieuwe energie in uw bedrijf

Ontdek de elektrische Transit reeks



Boek vandaag nog uw testrit en elke stad ligt voor u open.



E-TRANSIT CUSTOM :  21,8- 24,6 KWH/100KM (GECOMBINEERD)

E-TRANSIT :  37- 40,9 KWH/100 KM (GECOMBINEERD)

E-TRANSIT COURIER :  17,1 KWH/100 KM (GECOMBINEERD)

TRANSIT CONNECT PHEV :  0,49 L/100 KM.  11 G/KM CO₂. (WLTP)

Milieu-informatie: ford.be  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID

De KoopGids Lichte Vracht 2025
Is een gezamenlijke uitgave van

ProduPress nv

Herrmann-Dubrouxlaan 54
1160 Brussel
&

Effective Media nv

Z.1 Researchpark 20
1731 Zellik

Verantwoordelijke uitgever

Vincent Delmotte

Samenstelling

Laurent Blairon, Olivier Maloteaux

Coördinatie

Olivier Maloteaux

Eindredactie

Werner Van Kerckhoven

Redactie

Piet Andries, Steven Appelmans, Sacha Benazzi
Laurent Blairon, Xavier Daffe, Hans Dierckx,
Thibault Jacques, Klaas Janssens,
Frédéric Kevers, Grégory Livis, Olivier Maloteaux,
Werner Van Kerckhoven

Beelden

Constructeurs

Concept strategie

ITO Creative Consultancy

Coverontwerp

Peter Meyskens

Art Director

Peter Meyskens

Lay-out

Mojoville

Productiecoördinatie

Bert Baekelandt

Advertenties

Frank Debrauwer, Nicolas Van Frausum

De KoopGids Lichte Vracht is ook beschikbaar op:



autogids.be



fleet.be/koopgids-lichte-vracht-2025

Vooraf

Marktoverzicht van lichte bedrijfsvoertuigen

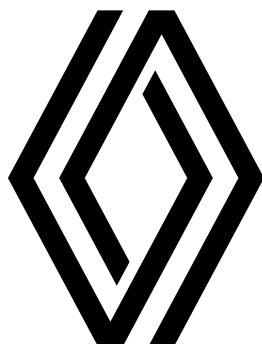
De markt voor lichte bedrijfsvoertuigen is groot en divers. Bovendien zit ze in de lift: sinds begin dit jaar is de verkoop al met meer dan 10% gestegen, terwijl die van personenwagens juist afneemt. Voor heel 2025 verwacht de sector in België zo'n 70.000 nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen te verkopen. Om je een helder beeld van deze markt te geven, werkt het Belgische automagazine *AutoGids* samen met Effective Media, fleetspecialist via de website FLEET.be. We focussen hier uitsluitend op lichte bedrijfsvoertuigen (maximaal toegelaten massa tot 3,5 ton; boven dit gewicht is een vrachtwagenrijbewijs vereist en valt het voertuig onder de kilometerheffing). Op de volgende pagina's krijg je een volledig overzicht van alle modellen op de markt – van compacte en grote bestelwagens tot pick-ups – inclusief hun technische specificaties, prijzen en totale eigendomskosten (TCO).

De elektrificatie in deze markt is vandaag nog beperkt: volledig elektrische modellen zijn goed voor amper 4% van de nieuwe inschrijvingen. De reden is duidelijk: voertuigen met verbrandingsmotor (benzine en diesel) zijn nog altijd goedkoper in aankoop én fiscaal niet duurder dan elektrische alternatieven... Toch breidt het aanbod van geëlektrificeerde modellen snel uit. Daarom hebben we besloten de volledig elektrische varianten op aparte pagina's te behandelen, zodat ze extra in de kijker staan. Veel leesplezier – en maak de juiste keuze!

Olivier Maloteaux

INHOUD

Verwachte modellen	6
De fiscaliteit van lichte bedrijfsvoertuigen	8
Compacte bestelwagens	16
Compacte bestelwagens EV	30
Middelgrote bestelwagens	37
Middelgrote bestelwagens EV	46
Grote bestelwagens	52
Grote bestelwagens EV	63
Pick-ups	69



RENAULT BEDRIJFSVOERTUIGEN EXCLUSIEVE SERIE PRO+ EDITION

bedrijfsvoertuigen die het dagelijkse werk van professionals makkelijker en efficiënter maken. uitgerust met geavanceerde technologie en praktische functies, ontworpen om je productiviteit te verhogen en maximaal comfort te bieden. beschikbaar op Renault Kangoo Van, Trafic Van en Master.

meer info





5,2 - 8 L/100km - 137 - 210 gr CO₂/km (wltp)

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

foto ter illustratie, wijkt af van de omschreven versie. adverteerder: Renault België Luxembourg n.v. (invoerder) bergensesteenweg 281, 1070 brussel, BTW BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpr brussel. milieu-informatie [K.B. 19.03.2004]

op www.renault.be  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

professionnels.renault.be

VERWACHTE MODELLEN

Binnenkort in de showroom

Welke nieuwe lichtevrachtoertuigen zitten er de komende maanden zoal aan te komen? Een kleine bloemlezing.



Iveco eJolly & eSuperJolly

Iveco breidt zijn gamma lichte elektrische bedrijfsvoertuigen uit met twee nieuwe modellen, ontwikkeld op een Stellantis-basis: de eJolly en de eSuperJolly. De eJolly (2,8 tot 3,2 ton MTM), een technische kloon van de Citroën ë-Jumpy en co, is ontworpen voor lokale leveringen: een motor van 136 pk, een rijbereik tot 352 km en een laadvermogen tot 1.175 kg. De grotere eSuperJolly (3,5 tot 4,25 ton), een neef van de Citroën ë-Jumper en aanverwanten, biedt een rijbereik tot 420 km, 1,4 ton laadvermogen en 17 m³ laadvolume. Hij beschikt over een motor van 272 pk en een batterij van 110 kWh. De leveringen van de eSuperJolly starten in het eerste kwartaal van 2026, die van de eJolly in het tweede kwartaal.



BYD E-Vali

BYD, dat inmiddels een stevige voet aan grond heeft op de markt voor elektrische auto's, overweegt om bij ons de E-Vali te lanceren, een grote en volledig elektrische bestelwagen. Hij is beschikbaar in een versie van 3,5 of 4,25 ton, heeft royale afmetingen (tot 7 meter lang) en biedt een maximaal laadvolume van 17,9 m³ voor een laadvermogen van 1.450 kg. Een concurrent dus voor onder andere de elektrische Renault Master en Ford Transit. Het officiële rijbereik is wel beperkt: 220 tot 250 km.

Mercedes Vision V

Vanaf 2026 introduceert Mercedes-Benz Vans een nieuw modulaire platform voor zijn bedrijfsvoertuigen en personenvervoer: VAN. EA voor elektrische aandrijving en VAN.CA voor verbrandingsmotoren. De conceptcar Vision V, enkele maanden geleden onthuld in Shanghai, is geen toekomstige Vito, maar een luxieuze limousine ontwikkeld op dat modulaire platform. Hij is hoekiger dan zijn utilitaire tegenhangers en kondigt een aparte reeks high-end modellen aan, bestemd voor vipvervoer en luxe-shuttlediensten.



Renault Trafic, Goélette & Estafette E-Tech Electric

Renault gaat 3 nieuwe 100% elektrische bedrijfsvoertuigen lanceren: Trafic, Goélette en Estafette. Ze zijn gebaseerd op een gemeenschappelijk platform en bieden verschillende niveaus van rijbereik, laadvolume en laadvermogen, aangepast aan uiteenlopende gebruikersprofielen. Hun namen zijn niet toevallig gekozen: de Trafic is een bekend model bij vakmensen, terwijl de Goélette en de Estafette verwijzen naar legendarische Renault-bedrijfswagens uit de jaren 50 tot 70.

De Trafic E-Tech Electric is relatief compact (hoogte onder 1,90 m), waardoor hij makkelijk toegang heeft tot parkeergarages. De Goélette E-Tech Electric, beschikbaar als chassis-cabine, bestelwagen of kiepwagen, richt zich op technische beroepen met op maat gemaakte carrosserieën en een laadvermogen tot 1,4 ton. De Estafette E-Tech Electric is ontworpen voor stedelijke leveringen: je kunt rechtop staan binnenin (hoogte 2,60 m), hij biedt een groot nuttig volume en heeft schuifdeuren aan de zijkant om frequente stops te vergemakkelijken. Een achtergordijn kan de klapdeuren vervangen. De drie modellen komen er met twee batterijformaten, met tot 350 of 450 km rijbereik. De lancering is gepland voor 2026.



CITROËN PROFESSIONAL RANGE



VANAF
179 €/MAAND EXCL. BTW*
In financiële renting

ELEKTRISCHE VERSIES BESCHIKBAAR



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Range Berlingo: 0-7,6 l/100 km 0-171 g/km 18-19,2 kWh/100 km Rijbereik 330 km (WLTP)
Range Jumpy: 0-8,3 l/100 km 0-216 g/km 22-27 kWh/100 km Rijbereik 350 km (WLTP)
Range Jumper: 0-11,4 l/100 km 0-305 g/km 26-32 kWh/100 km Rijbereik 420 km (WLTP)

Citroën kiest voor TotalEnergies. Milieu-informatie (K.B. 19/03/2004): citroen.be.

Neem contact op met je verkooppunt voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig.

V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux NV - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 645121069901600000009 - Tel: +32 2 2066800.

* Voorbeeld in Financiële Renting voor een Berlingo Van Taille M Light 1.2 Turbo 110 S&S BVM6, op basis van een duurtijd van 60 maanden en 100.000 km. Verkoopprijs: 18 918,00€ ZBTW. Maandelijkse huur van 179,00 €, mits een 1ste verhoogde huur (optionele) van 3 447,68 € en een aankoopoptie van 8 940,00 € ZBTW, korting(en) verrekend. Financiële Renting is uitsluitend voor professioneel gebruik. Alle prijzen zijn exclusief BTW. Onder voorbehoud van prijswijzigingen en vergissingen. Aanbieding geldig van 01-09-2025 tot en met 30-09-2025. Voorstel van Financiële Renting opgemaakt door Stellantis Financial Services Belux N.V. (lener), Bourgetlaan 20-1 te 1130 Brussel, België, RPR: Brussel, KBO nr.: 0417.159.386, tel.: +32 (0)2/370 77 11, IBAN: BE86 3100 0100 5250, BIC: BBRU BE BB, e-mailadres: services4you@stellantis-finance.com, onder voorbehoud van goedkeuring van het dossier.



CITROËN

FISCALITEIT

Lichte vracht en de fiscus

Lichte bedrijfsvoertuigen vallen onder specifieke fiscale regimes afhankelijk van de regio's en het gebruik. Een overzicht in vijf vragen.



Wat is een licht bedrijfsvoertuig?

Om door de fiscus als licht bedrijfsvoertuig te worden beschouwd, moet het voertuig aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Het moet door de DIV als 'bedrijfsvoertuig' zijn ingeschreven.
- De toegelaten massa mag niet meer dan 3.500 kg bedragen.
- De laadruimte moet over de volledige oppervlakte voorzien zijn van een vaste, horizontale vloer zonder bevestigingspunten voor banken, stoelen of veiligheidsgordels.
- De lengte van de laadruimte moet minstens gelijk zijn aan 50% van de wielbasis (wat het aantal bedrijfsvoertuigen met dubbele cabine beperkt).

Hoeveel bedragen de belastingen?

In het hele land zijn lichte bedrijfsvoertuigen (bestelwagens en pick-ups voor professioneel gebruik) vrijgesteld van de belasting op inverkeerstelling (er is ook geen CO₂-malus in Wallonië). De jaarlijk-

se verkeersbelasting verschilt per regio. In Brussel en Wallonië wordt enkel gekeken naar de maximaal toegelaten massa (MTM) van het voertuig. Het bedrag stijgt per schijf van 500 kg, tot 148,76 euro voor een MTM tot 3.500 kilogram. Vlaanderen volgt hetzelfde principe, maar dan met geïndexeerde bedragen (maximaal 189,42 euro voor een MTM tot 3,5 ton). Voor lichtevrachtoertuigen met een MTM van 2,5 ton of minder heeft in Vlaanderen ook de CO₂-uitstoot een impact (zie de simulator op de site van de Vlaamse overheid).

Welke aftrekbaarheid?

Bedrijfsvoertuigen zijn altijd 100 procent aftrekbaar, of ze nu een verbrandingsmotor of een elektrische aandrijving hebben. Die regel geldt ook voor alle gerelateerde kosten: brandstof, leasing, verzekering, onderhoud, enzovoort. De btw van 21% kan volledig worden teruggevorderd als het voertuig enkel voor professionele doeleinden wordt gebruikt.

Ook voor particulieren voordelig?

Sinds 1 januari 2022 in Wallonië, 1 januari 2023 in Vlaanderen en 1 januari 2025 in Brussel genieten pick-ups niet langer een gunstregime wanneer ze door particulieren worden ingeschreven. Ze volgen in dat geval de fiscale regels voor personenauto's, wat gezien hun veelal grote (diesel)motoren en stevige CO₂-uitstoot in de praktijk vaak uitmondt in forse bedragen voor de eenmalige belasting op inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting. Anderzijds kunnen particulieren in Brussel en Vlaanderen wél nog altijd profiteren van de fiscale voordelen als ze een bestelwagen kopen. In Wallonië worden ook die intussen als een personenauto belast voor niet-professionelen.

Wat met lage-emissiezones?

Lichte bedrijfsvoertuigen zijn onderworpen aan dezelfde regels als auto's in de drie lage-emissiezones van ons land (Brussel, Antwerpen en Gent).



HOE BEREKENEN WE DE TCO?

De totale gebruikskosten, ook wel 'Total Cost of Ownership' (TCO) genoemd, geven een indicatie van de totale kosten van het gebruik van een voertuig gedurende zijn hele levenscyclus. Hierin zit de aankoopprijs, energiekosten, banden, evenals uitgaven voor onderhoud, schadegevallen, enz. Voor elk voertuig in deze gids heeft onze partner EuroFleet Consult een TCO-berekening gemaakt op basis van een maandelijkse leasingprijs verstrekt door J&T Autolease, uitgaande van een contract van 60 maanden en 25.000 kilometer per jaar. De andere parameters: een vennootschapsbelastingtarief van 53% en een brandstofprijs van 1,74 euro/liter voor diesel, 1,63 euro/liter voor benzine en 0,31 euro/kWh voor elektriciteit. We kozen voor een TCO 3-berekening, waarin niet alleen alle voertuiggerelateerde onkosten (inclusief verworpen uitgaven) zijn verwerkt, maar ook alle fiscale voordelen als gevolg van de aftrekbaarheid van (een deel van) diezelfde onkosten.



Klaar voor elke opdracht. Nieuwe Transporter.

Tot 1,3 T laadvermogen;
2,8 T trekvermogen;
7,6 m³ laadvolume;
3 m laadlengte;
1,3 m laadhoogte;
beschikbaar in 3 aandrijvingen:
Diesel, eHybrid of 100% elektrisch;
en met 5 jaar garantie.

Deze cijfers geven blijk van
échte veelzijdigheid.

Kom 'm snel bewonderen
in een Volkswagen Van Center,
en vraag meteen naar een
offerte op maat.



Stellantis Pro One: marktleider in **bedrijfsvoertuigen** op maat van uw behoeften

Stellantis Pro One, de divisie van Stellantis die zich toelegt op bedrijfsvoertuigen, verstevigt zijn leiderspositie met de lancering van de Cargo Box BEV, het krachtigste 100% elektrische bedrijfsvoertuig in zijn aanbod. Deze nieuwkomer betekent een strategische wending richting duurzame professionele mobiliteit en wordt gebouwd in de Atessa-fabriek in Italië, een Europees referentiepunt op het gebied van grote bestelwagens.

Door kracht en laadvermogen te verzoenen met een interessant rijbereik werpt de nieuwe Cargo Box BEV zich op als een ijzersterk aanbod in de wereld van de lichte bedrijfsvoertuigen (LCV). Hij biedt een royaal laadvolume van 18,3 m³ met een laadruimte die gericht is op logistieke optimalisatie: 4,23 meter lang, 2,03 meter breed en 2,15 meter hoog. Voor zwaardere behoeften is er een L4-configuratie beschikbaar met een laadlengte van 4,5 meter, die het totale volume verhoogt tot 20,5 m³.

Qua aandrijflijn sluit deze 100% elektrische lichtevracht geen compromissen: 200 kW (270 pk), 410 Nm koppel en een batterij van 110 kWh die tot 323 km WLTP-actieradius garandeert. Ideaal voor professionals die op zoek zijn naar een betrouwbare en emissievrije oplossing en geen tijd willen verliezen onderweg.

Versnelde laadtijd: innovatie in dienst van beschikbaarheid

De Cargo Box BEV introduceert een nieuwe generatie laadtechnologie met standaard een 22 kW-wisselstroomlader. Daarmee kan de traditionele laadtijd worden gehalveerd: een volledige

lading duurt nu slechts 6 uur in plaats van 11. Een concreet voordeel voor bedrijven die elke ochtend op een volledig inzetbaar voertuig willen kunnen rekenen.

Atessa: een Europese modelfabriek

De Atessa-fabriek, gelegen in de regio Abruzzo, is een industrieel meesterwerk. Sinds de opening in 1981 rolden er meer dan 7,5 miljoen voertuigen van de band. Vandaag is het de grootste fabriek van bedrijfsvoertuigen in Europa. Verspreid over een oppervlakte van 1,2 miljoen m² maken 15 km assemblagelijnen, 14 motoroplossingen, 4 aandrijvingen, 300 opties en 8 bestelwagengroottes meer dan 2.500 configuraties mogelijk. 80% van de productie wordt geëxporteerd naar 75 landen, wat de internationale reikwijdte van de fabriek onderstreept. De continue modernisering, met name van de spuitcabines en het energiebeheer, toont de inzet van Stellantis voor een verantwoordelijke en performante industrie.

CustomFit: aangepast aan uw vak

Het Stellantis CustomFit-programma, geïntegreerd in de productielijn, biedt voertuigen op maat voor elk beroep, van vakmensen over logistieke bedrij-

“De lancering van de Cargo Box BEV bevestigt de excellente koers van deze fabriek, die snel en proactief inspeelt op de behoeften van onze professionele klanten, met maximale efficiëntie, kwaliteit en snelheid.”

ven tot overheidsdiensten. De aanpassingen gebeuren ter plaatse, volgens de hoogste normen op het gebied van kwaliteit, veiligheid en naleving. Dankzij een wereldwijd netwerk van meer dan 550 erkende partners biedt Stellantis ook externe ombouw mogelijkheden met behoud van de twee jaar fabrieksgarantie. Die strategie werpt haar vruchten af: in 2024 waren er 25% meer ombouwingen via externe partners, twee keer zoveel als het aantal interne personaliseringen. In totaal werden er 35% meer aangepaste voertuigen in Europa verkocht.





Ook marktleider in vrijetijdsvoertuigen

Stellantis Pro One richt zich niet alleen op professionals. De groep is ook onbetwist marktleider in vrijetijdsvoertuigen zoals mobilhomes in Europa, met meer dan 50% marktaandeel. De Fiat Ducato, al 17 jaar op rij de favoriete basis van camperbouwers, belichaamt die dominantie. Hij is nu beschikbaar in een 100% elektrische versie: ideaal voor wie stil, milieuvriendelijk en autonoom wil reizen. Stellantis innoveert verder met het BacktoBack-systeem, een slimme oplossing waarmee twee cabines gekoppeld kunnen worden voor transport, wat zowel de logistieke kosten als de milieu-impact verlaagt.

Oplossingen voor vandaag én morgen

In een wereld waar bedrijven flexibele, verbonden en duurzame mobiliteit eisen, biedt Stellantis Pro One een duidelijk antwoord. Het doel is helder: "Fit

"Alle aanpassingen van ons wereldwijde netwerk genieten dezelfde garantie als voertuigen uit de fabriek. Dat is een belofte van kwaliteit en betrouwbaarheid waar we trots op zijn."

for Mission" zijn – perfect afgestemd op de behoeften van elke klant, dankzij een compleet dienstenaanbod, een wereldwijd netwerk van meer dan 20.000 verkoop- en servicepunten, en maatwerkoplossingen op basis van prestaties, elektrificatie, connectiviteit en personalisatie.

Een toekomstgerichte strategie met een duidelijke visie

Anne Abboud, Head van Stellantis Pro One, vat de visie krachtig samen: "De lancering van de Cargo Box BEV beves-

tigt de excellente koers van deze fabriek, die snel en proactief inspeelt op de behoeften van onze professionele klanten, met maximale efficiëntie, kwaliteit en snelheid."

Arnaud Leclerc, Global Head van Stellantis CustomFit, onderstreept het belang van samenwerking met erkende partners: "Alle aanpassingen van ons wereldwijde netwerk genieten dezelfde garantie als voertuigen uit de fabriek. Dat is een belofte van kwaliteit en betrouwbaarheid waar we trots op zijn."



Op weg naar een inclusieve, elektrische toekomst

De Cargo Box BEV past in een bredere energietransitiestrategie. Door in te zetten op de elektrificatie van het volledige gamma streeft Stellantis Pro One naar een lagere ecologische voetafdruk zonder in te boeten aan kracht of veelzijdigheid. Zowel in bedrijfsvoertuigen als in vrijetijdsmodellen wil het merk alle gebruikers begeleiden naar een emissievrije mobiliteit.

Stellantis Pro One: drijvende kracht achter de evolutie van bedrijfsvoertuigen

Stellantis Pro One innoveert niet alleen, het transformeert het volledige ecosysteem van bedrijfsvoertuigen. Met technische prestaties, industriële uitmuntendheid, grootschalige personalisatie en milieubewustzijn bevestigt het zijn leidende rol in de professionele en recreatieve mobiliteit.



De lancering van de Cargo Box BEV in Atessa is daarvan het overtuigende bewijs: de toekomst van het bedrijfsvervoer is elektrisch, flexibel en volledig op maat. Een ambitieuze visie die Stellantis Pro One aan de top van de industriële transitie in Europa én daarbuiten plaatst.

INTERVIEW - OLIVIER GELAS, MANAGING DIRECTOR KIA BELUX

Kia, nieuwe architect van het utilitaire landschap?

Kia maakt zijn terugkeer in het segment van de bedrijfsvoertuigen met de lancering van de PV5. Olivier Gelas, Managing Director van Kia Belux, licht de impact van dit project in België toe, samen met de kenmerken van de PV5 en de vooruitzichten voor het utilitaire gamma.

Kia waagt zich opnieuw aan de utilitaire markt...

"Deze terugkeer markeert een nieuwe fase. We lanceren een aparte business-unit, met de PV5 als eerste model, eerst in Europa en daarna op andere markten. Het gaat niet om een eenvoudige aanpassing van een bestaand product, maar om een volledig nieuw gamma dat inspeelt op de behoeften van professionals, met focus op elektrificatie."

Hoe heeft dit project de organisatie van Kia in België beïnvloed?

"We bereiden deze lancering al meer dan twee jaar voor. Er is een speciaal team samengesteld onder leiding van Jean-François Maillieux, die instaat voor fleet en utilitaire voertuigen. We hebben twee mensen aangeworven: Anton Snoeys, productmanager, en Kristof Marres, verantwoordelijk voor de commerciële strategie. Dit project beïnvloedt de hele

waardeketen, van opslag tot transport, aangezien bedrijfsvoertuigen een andere logistiek vereisen dan personenwagens."

En het dealernetwerk?

"We hebben 20 Kia Purpose-Built Vehicles-centra opgericht die zich exclusief op utilitaire voertuigen richten. Het zijn centra met speciaal opgeleide verkopers en aangepaste infrastructuur, onder meer voor carrosserieaanpassingen. De passagiersversie van de PV5, een elektrische MPV, zal via het volledige netwerk verkocht worden, omdat die een ander doelpubliek aanspreekt, voornamelijk gezinnen, in tegenstelling tot de utilitaire versies die voor professionals bedoeld zijn."

Creëert Kia met de PV5 niet eigenlijk een nieuw segment?

"In zekere zin wel. De PV5 positioneert zich namelijk tussen het segment C (3

à 4 m³ red.) en segment D (5 tot 6 m³ red.). Het gaat om een 100% elektrisch voertuig met een rijbereik van 416 km, meer dan concurrenten als de Citroën Berlingo of Renault Kangoo, die het eerder bij 250-300 km houden. Hij biedt een laadvermogen van 750 kg, een trekvermogen van één ton en een batterij die getest werd op intensief gebruik, met twee tot drie keer meer laadcycli dan bij personenwagens. Daarbij hoort ook een garantie van 7 jaar."

Hoe werd de PV5 onthaald op het autosalon van Brussel?

"Hij heeft veel interesse gewekt. Het design verraste door zijn uitgesproken stijl, ver weg van de klassieke utilitaire look. Ook de 7 jaar garantie en de elektrische prestaties werden positief onthaald. Verscheidene grote bedrijven ondertekenden al raamovereenkomsten nog vóór de specificaties volledig waren vastgelegd. Dat wijst toch op een sterke interesse."

Hoe heeft Kia de noden van professionele klanten in kaart gebracht?

"We hebben gedurende twee jaar onze klanten geconsulteerd, vooral via onze relaties met fleetmanagers. Daarbij ging het over hun specifieke behoeften en



Olivier Gelas, Managing Director van Kia Belux

"Met de PV5 creëert Kia eigenlijk een nieuw segment, tussen C en D."



De PV5 in 2025, de PV7 in 2027 en de PV9 in 2029.

hun overstap naar elektrificatie. Hoewel elektrische utilitaire voertuigen minder courant zijn dan personenwagens, verwachten fleetmanagers een sterke toename tegen 2030. We werkten ook samen met lokale en internationale carrosseriebouwers om aanpassingen aan te bieden zoals rekken, vloeren of beschermingen, in het bijzonder voor de PV5."

Wat zijn de doelstellingen voor de lancering van de PV5?

"De eerste leveringen zijn gepland voor oktober 2025, met een doelstelling van 1.000 initiële bestellingen. De passagiersversie zal tussen 37.700 € en 45.300 € kosten, incl. btw, terwijl de utilitaire versie start vanaf 32.250 €. Die prijzen zijn competitief in vergelijking met de huidige markt."

Wat zijn de plannen voor het utilitaire gamma in de toekomst?

"Na de PV5 brengen we in 2027 de PV7 uit, met een volume van 6-7 m³ en in 2028 of 2029 de PV9, bedoeld voor grote volumes. Een compacter model, de PV1 – ongeveer 5 m³ – wordt bestudeerd, maar de introductie in Europa hangt af van de vraag en de regelgeving. Het modulaire 'skateboard'-platform van de PV5 maakt het mogelijk verschillende configuraties te bouwen, zoals chassis-cabines, terwijl de productiekosten in de fabriek geoptimaliseerd blijven."

Hoe verloopt de samenwerking met lokale carrosseriebouwers?

"We werken samen met Belgische carrosseriebouwers, zoals Peeters en Trapmann, om op maat gemaakte oplos-

singen aan te bieden, bijvoorbeeld achterste oprijplaten. Een catalogus met fabrieksopties, waaronder polyethyleen vloer- en wandbescherming, wordt momenteel afgerond. Die aanpak combineert lokale oplossingen met fabriekstandaarden om tegemoet te komen aan de klantbehoeften."

Welke nieuwe varianten staan er op de planning?

"In 2026 lanceren we een zevenzits-passagiersversie van de PV5 en een compacte versie met kortere wielbasis en lagere hoogte). Eind 2026 volgt een L2H2-versie met technische verbeteringen. Ons gamma blijft bewust beperkt om een wildgroei aan varianten te vermijden, terwijl we toch de essentiële behoeften van klanten dekken."



De PV5 biedt onder meer een rijbereik van 416 km.

CITROËN

BERLINGO VAN

PRIJS VANAF
€ **21.650 €**
zBTW

(L1 - 1.2 Turbo 110 pk)

TCO **420,57 €**
incl. BTW/PER MAAND

(L1 - 1.5 Diesel 100 pk)



LAADVOLUME TOT

4,4 M³

LAADVERMOGEN TOT

916 KG

COMPACTE BESTELWAGENS

De derde generatie van de Berlingo, gelanceerd in 2018, deelt zijn technische fundamenteën, van motoren tot chassis, met zijn neven binnen de Stellantis-familie: de Fiat Doblò, Opel Combo en Peugeot Partner. Ook Toyota lift mee op dit platform, met de Proace City. In 2023 kreeg de Berlingo een opfrisbeurt. Uiterlijk vallen meteen de recht-opstaande neus en het vernieuwde Citroën-logo op. Binnenin verwelkomt de Berlingo je in de bekende Advanced Comfort-stoelen, die zachter aanvoelen dan die van zijn platformgenoten. Op instapversies ontbreekt een centraal infotainmentscherm, maar een slimme smartphonehouder activeert een app die toegang biedt tot muziek, radio, telefonie en navigatie via je eigen telefoon – allemaal te bedienen via het stuur. Voor wie toch meer wil, is er een 10 duim groot cen-

traal aanraakscherm beschikbaar, net als een digitale achteruitkijkspiegel met dubbele camera: achteraan en aan de rechterkant.

Onder de motorkap biedt de Berlingo, naast de elektrische versie die we afzonderlijk bespreken, keuze uit een 1,2-liter-driecilinder-benzinemotor met 110 pk of twee efficiënte diesels met meer koppel (van 100 of 130 pk). Ongeacht de aandrijflijn is de Berlingo verkrijgbaar in twee lengtes: 4,40 meter of 4,75 meter. Met een van de ruimste laadvolumes in zijn klasse en een maximaal laadvermogen van bijna 1 ton blijft hij een echte werkkraft. Handig detail: de rugleuning van de middelste zitplaats kun je neerklappen tot een werktafel, terwijl je de passagiersstoel rechts volledig kunt neerklappen om extra lange ladingen te vervoeren (via de optionele Extensio-cabine).

+ V O O R

- Interessant laadvolume
- Beter zitcomfort dan zijn platformgenoten

- T E G E N

- Automaat enkel beschikbaar voor 130 pk-diesel
- Geen benzinemotor voor L2-versie

TECHNIEK

Motor

Benzine - 110 pk
Diesel - Van 100 tot 130 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,4 tot 7,7
Van 5,2 tot 6,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	Tot 1.350 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:



FIAT PROFESSIONAL RANGE GEMAAKT VOOR HET ECHTE WERK



**DOBLÒ VERKRIJGBAAR
VANAF 119 € EXCL. BTW
IN FINANCIËLE RENTING**

FIAT
PROFESSIONAL

Voorbeeld in Financiële Renting voor een Doblò Easy Pro Van L1 Light 1.2 110 S&S MT, op basis van een duurtijd van 60 maanden en 100.000 km. Verkoopprijs: 16 599,00 € ZBTW. Maandelijkse huur van 119,00 €, mits een 1ste verhoogde huur (optionele) van 4 684,48 € en een aankoopoptie van 8 240,00 €, korting(en) verrekenend. Financiële Renting is uitsluitend voor professioneel gebruik. Alle prijzen zijn exclusief BTW. Onder voorbehoud van prijswijzigingen en vergissingen. Aanbieding geldig van 01-09-2025 tot en met 30-09-2025. Voorstel van Financiële Renting opgemaakt door Stellantis Financial Services Belux NV (lener), Bourgetlaan 20-1 te 1130 Brussel, België, RPR: Brussel, KBO nr.: 0417159.386, tel.: +32 (0)2/370 77 11, IBAN: BE86 3100 0100 5250, BIC: BBRU BE BB, e-mailadres: services4you@stellantis-finance.com, onder voorbehoud van goedkeuring van het dossier.

(e-)Ducato: 0-10 L/100 KM - 0-238 G/KM - 26,2-36,3 KWH/100 KM - AUTONOMIE: 303-420 KM

(e-)Scudo: 0-8,3 L/100 KM - 0-216 G/KM - 23,6-24,7 KWH/100 KM - AUTONOMIE: 221-351 KM

(e-)Doblò: 0-7,5 L/100 KM - 0-172 G/KM - 18-19,2 KWH/100 KM - AUTONOMIE: 330 KM

Foto ter illustratie en niet contractueel. Alle aanbiedingen zijn zBTW en voorbehouden aan professionelen geldig van 01/09/2025 t.e.m. 30/09/2025, op basis van de officiële prijzen geldig op 01/07/2025. V.U.: Laurent Barria - FCA Belgium NV - Bourgetlaan 20 Bus 1 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij het KBO onder het nummer 0400.354.731 - IBAN: BE20 5701 3164 8256 - Tel: +32 800 55 111. Milieu informatie [K.B. 19.03.04]: fiat.be. Neem contact op met uw verdeler voor meer informatie aangaande de fiscale aspecten van uw voertuig.



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.



LAADVOLUME TOT

4,4 M³

LAADVERMOGEN TOT

916 KG

De nieuwste Fiat Doblò, gelanceerd in 2022, deelt zijn platform en motoren met zijn neven binnen de Stellantis-familie. Hij staat namelijk op dezelfde Franse technische basis als de Citroën Berlingo, Opel Combo en Peugeot Partner – zelfs de Toyota Proace City maakt gebruik van die gedeelde onderdelendoos. Toch onderscheidt de Fiat zich aan de voorkant door zijn smalle grille en de groot uitgeschreven merknaam. Net als zijn tegenhangers is de Doblò beschikbaar in twee lengtes: 4,40 of 4,75 meter. Vooral de langste van de twee blinkt uit in nuttig laadvolume, zeker met de slimme Magic Cargo-optie. Daarmee kun je de passagiersstoel neerklappen en de scheidingswand verwijderen, waardoor je moeiteloos langere voorwerpen tot in de cabine kunt laden, meteen goed voor een laadvolume tot 4,4 kubieke meter. Alleen de lange Renault Kangoo doet

het op dat vlak nog nét iets beter in dit segment. Toch gooit de Fiat Doblò hoge ogen met een indrukwekkend nuttig laadvermogen: maximaal 916 kilogram.

Onder de motorkap schuilt Franse techniek: als benzinemotor is er een 1,2-liter-driecilinderturbo met 110 pk, gekoppeld aan een manuele zesbak. Dieselrijders kunnen kiezen uit een 1.5-turbodiesel met 100 pk (handgeschakeld) of 130 pk (ook beschikbaar met een comfortabele achttrapsautomaat). Net als zijn Stellantis-neefjes rijdt de Doblò opvallend aangenaam, met een stabiele wegligging en prima comfort. Voor wie vaak op verschillende ondergronden rijdt, is er het slimme Grip Control-systeem. Daarmee schakel je eenvoudig tussen vijf rijmodi: 'Asfalt', 'Sneeuw', 'Zand', 'Modder' en 'ESP OFF'. Zo blijft de Doblò beter in zijn element, waar je ook naartoe gaat.

+ VOOR

- Scherpe basisprijs
- Aangenaam rijgedrag, interessant laadvermogen

- TEGEN

- Automaat enkel beschikbaar voor 130 pk-diesel
- Geen benzinemotor voor L2-versie

TECHNIEK

Motor

Benzine - 110 pk
 Diesel - van 100 tot 130 pk

Verbruik

(l/100 km)
 Van 6,4 tot 7,7
 Van 5,2 tot 6,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte Tot 3,44 m
 Breedte tussen de wielkasten 1,23 m
 Hoogte laadruimte 1,27 m
 Sleepvermogen geremd Tot 1.350 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT

2,91 M³

LAADVERMOGEN TOT

845 KG

De tweede generatie van de Transit Courier, gelanceerd in 2023, is dan wel flink gegroeid, het blijft de kleinste bestelwagen op de markt. Met zijn compacte lengte van 4,34 meter, nauwelijks langer dan een VW Golf, voelt hij zich perfect thuis in de stad. Toch biedt deze Courier verrassend veel laadruimte: genoeg voor twee europallets. Dankzij een slim luik in het schutbord groeit de nuttige laadlengte van 1,80 tot maar liefst 2,60 meter. Let wel: zelfs aan de rechterzijde is de schuifdeur niet standaard inbegrepen; daarvoor moet je bijbetalen, net als voor een tweede exemplaar aan de linkerkant. Het nuttige laadvermogen van de Tourneo Courier ligt wel iets onder dat van de top-pers in het segment, en door zijn compacte afmetingen is er geen versie met dubbele cabine beschikbaar.

De Tourneo Courier deelt zijn platform met de cross-over Puma – in tegenstelling tot de grotere Connect, die op de Volkswagen Caddy is gebaseerd – wat zorgt voor een opvallend dynamisch rijgedrag binnen dit segment. Onder de motorkap is er keuze uit drie verbrandingsmotoren: twee varianten van de vinnige 1.0 EcoBoost-driecilinder (100 of 125 pk) en een 1.5-diesel met 100 pk. Enkel de sterkste benzine (125 pk) is beschikbaar met een automatische transmissie. Het interieur is somber, met veel kunststoffen, maar qua uitrusting zit het goed. Elke uitvoering is standaard voorzien van Fords moderne infotainmentsysteem Sync4 met een centraal aanraakscherm van 8 duim. En wie vaak parkeert in de stad – toch het favoriete speelterrein van de Courier – zal blij zijn met de optionele vogelperspectiefcamera.

+ VOOR

- Verhouding buitenmaten-binnenruimte
- Interessante basisprijs, goede uitrusting

- TEGEN

- Automaat enkel voor EcoBoost 125
- Schuifdeuren achteraan niet standaard

TECHNIEK

Motor

Benzine - Van 100 tot 125 pk
Diesel - 100 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,5 tot 7,3
Van 5,1 tot 5,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte
Breedte tussen de wielkasten
Hoogte laadruimte
Sleepvermogen geremd

Tot 2,60 m
1,22 m
1,26 m
Tot 1.100 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hieraast:





LAADVOLUME TOT

3,7 M³

LAADVERMOGEN TOT

792 KG

De derde generatie van de Transit Connect, uit 2024, is niet langer een puur Ford-product: hij deelt zijn technische basis met de Volkswagen Caddy. In de wereld van bedrijfsvoertuigen zijn zulke samenwerkingen schering en inslag. Hoewel beide modellen hun profiel gemeen hebben, krijgt de Transit Connect een eigen smoelwerk vooraan. Ook het dashboard is nagenoeg identiek aan dat van de Caddy: vrij somber, maar degelijk afgewerkt. Een centraal aanraakscherm (10 duim) en een gps zijn standaard. De Transit Connect is verkrijgbaar in twee lengtes: standaard (4,50 m) en lang (4,85 m). Beide kunnen moeiteloos twee europallets vervoeren. Een slimme vondst: de lange versie met dubbele cabine beschikt over een verschuifbaar tussenschot (FlexCab), waarmee je snel switcht tussen extra zitplaatsen of meer laadruimte.

Onder de motorkap liggen vertrouwde Volkswagen-blokken. Een instapversie met benzinemotor ontbreekt hier, in de plaats biedt Ford twee versies aan van de tweeliterdiesel, met 102 en 122 pk. Die laatste is gekoppeld aan een automatische transmissie: VW's vlotte zeventraps DSG met dubbele koppeling. Opvallend voor dit segment: de 122 pk-versie is ook beschikbaar met vierwielaandrijving, maar dan enkel handgeschakeld. Een puur elektrische versie ontbreekt voorlopig, maar er is wel een plug-inhybride, die een 1.5-benzine combineert met een elektromotor. Dankzij de forse accu (bruikbare capaciteit: 19,7 kWh) haal je volgens de WLTP-norm tot 118 kilometer puur elektrisch. Opladen kan via wisselstroom met 11 kW, goed voor een volle lading in 2 uur. DC-snelladen kan tot 40 kW, waarmee je van 5 naar 80% laadt in maar 26 minuten.

+ VOOR

- Beschikbaar als plug-inhybride (PHEV)
- Vierwielaandrijving beschikbaar

- TEGEN

- Maximale laadlengte (geen verwijderbaar tussenschot vooraan)
- Beperkt laadvermogen (vooral PHEV: 702 kg)

TECHNIEK

Motor

Plug-inhybride (PHEV) - 150 pk
Diesel - 102 of 122 pk

Verbruik (l/100 km)

0,5
Van 5,5 tot 6,2

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte Tot 2,15 m
Breedte tussen de wielkasten 1,23 m
Hoogte laadruimte 1,27 m
Sleepvermogen geremd 1.500 kg
(PHEV: 1.400 kg)



Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



OPEL BEDRIJFSVOERTUIGEN

PARTNER VAN JOUW AMBITIES //



COMBO



VIVARO



MOVANO

VANAF 179€/MAAND EXCL. BTW*
IN FINANCIËLE RENTING



O P E L

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.



0.0-7.2 l/100 km



0-191 g/km (WLTP)



22.0-29.4 kWh/100 km

Contacteer je Opel-verkooptpunt voor meer informatie betreffende de fiscale aspecten van je voertuig. V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux NV - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel: +32 3 450 63 29.

* Voorbeeld in Financiële Renting voor een Combo Cargo L1H1 Light 1.2 Turbo 110 S/S MT6, op basis van een duurtijd van 60 maanden en 100.000 km. Verkoopprijs: 18 918,00€ ZBTW. Maandelijks huur van 179,00 €, mits een 1ste verhoogde huur (optionele) van 3 447,68 € en een aankoopoptie van 8 940,00, korting(en) verrekend. Financiële Renting is uitsluitend voor professioneel gebruik. Alle prijzen zijn exclusief BTW. Onder voorbehoud van prijswijzigingen en vergissingen. Aanbieding geldig van 01-09-2025 tot en met 30-09-2025.

Voorstel van Financiële Renting opgemaakt door Stellantis Financial Services Belux N.V. (lener), Bourgetlaan 20-1 te 1130 Brussel, België, RPR: Brussel, KBO nr.: 0417.159.386, tel.: +32 (0)2/370 77 11, IBAN: BE86 3100 0100 5250, BIC: BBRU BE BB, e-mailadres: services4you@stellantis-finance.com, onder voorbehoud van goedkeuring van het dossier.

MERCEDES CITAN

COMPACTE BESTELWAGENS



Deze Mercedes Citan is technisch een kloon van de Renault Kangoo. Hij rolt zelfs van dezelfde Franse productielijn als de Renault (die zijn basis ook deelt met de Nissan Townstar). Toch heeft Mercedes er alles aan gedaan om het model een Duits karakter én een vleugje extra stijl mee te geven. Zo kreeg het interieur een volledige make-over, met een hertekend dashboard en een huiseigen stuur met aanraakgevoelige pads. Het centrale infotainmentscherm is met 7 duim net iets kleiner dan dat van de Kangoo (8 duim), maar stuurt wel het geavanceerdere mediasysteem van Mercedes aan (MBUX). De Citan is verkrijgbaar in twee lengtes, maar

moet het zonder het slimme 'Open Sesame'-systeem van de Kangoo stellen (waarbij de B-stijl aan passagierszijde ontbreekt en je via de schuifdeur ongezien vlot toegang verkrijgt). Onder de motorkap vind je, naast de elektrische variant, keuze uit twee versies van Renaults beproefde 1,5-literdiesel-motor (95 of 116 pk) en een pittige 1.3-turbobenzine van 131 pk, ontwikkeld in samenwerking tussen Renault en Mercedes. Zowel de krachtigste diesel als de benzinemotor kan zijn manuele zeskak tegen meerprijs inruilen voor een vlot schakelende gerobotiseerde zevenversnellingsbak met dubbele koppeling van Getrag.

PRIJS VANAF
€ **22.755** €
zBTW
(L1 - diesel 95 pk)

TCO **470,06** €
incl. BTW/PER MAAND
(L1 - diesel 95 pk)

+ VOOR

- Beschikbaar als benzine (in tegenstelling tot Kangoo)
- Automaat voor zowel diesel als benzine

- TEGEN

- Duurder dan zustermodellen bij Renault en Nissan
- Minder spitsvondig dan Kangoo

3,62 M³

LAADVOLUME TOT

994 KG

LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK

Motor

Benzine - 131 pk
Diesel - 95 of 116 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,6 tot 6,9
Van 5,1 tot 5,4

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte
Breedte tussen de wielkasten
Hoogte laadruimte
Sleepvermogen geremd

Van 1,81 tot 2,17 m
1,24 m
1,26 m
Tot 1.500 kg

NISSAN TOWNSTAR VAN



Nissans kleinste bestelwagen is een kloon van de beproefde Kangoo. Net als zijn Renault-neef wordt de Townstar gebouwd in de Franse fabriek in Maubeuge en is hij verkrijgbaar in twee lengtes: 4,49 en 4,91 meter. Het laadvolume is keurig, al ontbreekt een verwijderbare scheidingswand, waardoor de maximale laadlengte iets beperkter is dan bij de Kangoo. Ook het laadvermogen ligt iets lager. Om kannibalisering te vermijden zijn de motoropties bewust verschillend. Zo bestaat de Townstar niet als diesel, maar wél met een benzinemotor die Renault niet in het gamma heeft: een 1.3-liter met 130 pk en 240 Nm. De Townstar is daarmee

meer geschikt voor wie weinig kilometers rijdt. Deze verfijnde en soepel presterende benzinemotor werd samen met Mercedes ontwikkeld. Daarnaast is er ook een volledig elektrische versie beschikbaar (zie elders). Qua inlaadgemak heeft de Renault Kangoo wel een streepje voor, dankzij de ingenieuze 'Open Sesame'-functie: de B-stijl aan de rechterkant is dan volledig verdwenen. Die troef moet de Nissan jammer genoeg missen. Daar staat tegenover dat de Townstar uitpakt met een beduidend ruimere garantie: vijf jaar of 160.000 kilometer, tegenover twee jaar zonder kilometerbeperking bij de Kangoo. Toch een niet onbelangrijk punt...

PRIJS VANAF
€ **26.050** €
zBTW
(L1 - DIG-T 130 pk)

TCO **451,33** €
incl. BTW/PER MAAND
(L1 - DIG-T 130 pk)

+ VOOR

- 5 jaar/160.000 km garantie
- Beschikbaar als benzine (in tegenstelling tot Kangoo)

- TEGEN

- Stevige prijs
- Geen diesel (in tegenstelling tot Kangoo)

4,3 M³

LAADVOLUME TOT

845 KG

LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK

Motor

Benzine - 130 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,6 tot 7,0

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte
Breedte tussen de wielkasten
Hoogte laadruimte
Sleepvermogen geremd

Tot **2,23 m**
1,25 m
1,21 m
1.500 kg



LAADVOLUME TOT

4,4 M³

LAADVERMOGEN TOT

916 KG

De Combo, de Opel-telg binnen de familie van de Citroën Berlingo & co, zag het levenslicht in 2018 en kreeg eind 2023 een grondige update. De opvallendste verandering? De nieuwe Vizor-grille, zoals die alle recente Opel-modellen siert. Maar er is meer: de vernieuwde Combo is voortaan ook beschikbaar met geavanceerde matrixkoplampen. Elke koplamp telt in dat geval zeven ledmodules die de lichtbundel voortdurend aanpassen aan het verkeer en de omgeving, voor een maximaal zicht zonder tegenliggers te verblinden.

Ook het interieur kreeg een opfrisbeurt, met een hertekend dashboard en een nieuw stuurwiel. Optioneel kun je kiezen voor een aanraakscherm van 10 duim met een up-to-date infotainmentsysteem. Verder is de cabine nog altijd functioneel en door-

acht. Net als zijn neven kan de Combo worden uitgerust met een opklapbare passagiersstoel, handig om grote objecten naast de bestuurder te vervoeren. Met de optie FlexCargo maakt een luik in het tussenschot achter de passagiersstoel het mogelijk om extra lange ladingen door te schuiven. De Opel Combo is beschikbaar in twee lengtes (4,40 of 4,75 m), biedt een ruim interieur en behoort tot de top qua laadvermogen. Dit bestelwagentje, ingeplant op een Frans chassis, is ook aangenaam om mee te rijden (wegligging en comfort). Onder de motorkap ligt een 1.2-driecilinder-benzinemotor (110 pk, enkel in de korte versie) en een 1.5-diesel met 100 of 130 pk. Alleen de krachtigste diesel is optioneel leverbaar met een achtrupsautomaat. De Combo is er ook in een elektrische versie.

+ VOOR

- Aangenaam rijgedrag, laadvermogen
- Uitgebreide uitrustingsmogelijkheden

- TEGEN

- Automaat enkel beschikbaar voor 130 pk-diesel
- Geen benzinemotor voor L2-versie

TECHNIEK

Motor

Benzine - 110 pk
Diesel - Van 100 tot 130 pk

Verbruik (l/100 km)

6,6
Van 5,2 tot 6,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	Tot 1.350 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT

4,4 M³

LAADVERMOGEN TOT

916 KG

De kleinste bestelwagen met leeuwenlogo deelt zijn basis met de befaamde Citroën Berlingo en zijn neven bij Fiat en Opel. Maar de Partner onderscheidt zich wel van dat duo door zijn unieke radiatorrooster. Sinds de facelift van 2023 prijkt daar de herkenbare lichtsignatuur van het merk met drie klauwstrepen. Binnenin is de Partner eveneens vernieuwd en valt hij op door Peugeot's zo dierbare i-Cockpit, gekenmerkt door een compact stuurwiel met hooggeplaatste wijzerplaten. Een insteek waarover nog altijd wordt gedebatteerd, vooral omdat de leesbaarheid van de tellers eronder lijdt, maar Peugeot houdt eraan vast en krijgt alvast alle punten voor originaliteit. De multimedia is mee met zijn tijd, dankzij een optioneel

aanraakscherm van 10 duim en een gps met TomTom-kaarten. De cabine is daarnaast ook functioneel ingericht.

Voor de rest geen verrassingen. Je kunt kiezen uit twee lengtes (4,40 of 4,75 m), met tot 4,4 m³ laadvolume in de lange versie. Dankzij een verwijderbaar tussenschot en de neerklapbare rugleuning van de passagiersstoel kunnen voorwerpen tot 3,44 meter mee. Onder de motorkap vinden we bekende krachtbronnen: een 1.2-turbo-driecilinder op benzine met 110 pk (enkel in de korte versie, met manuele zesbak), of een 1.5 BlueHdi-diesel met 100 pk (manueel) of 130 pk (manueel of met achttrapsautomaat). Zoals zijn neven is de Partner ook als volledig elektrische versie verkrijgbaar.

+ VOOR

- Aangenaam rijgedrag, laadvermogen
- Origineel stuurformaat.

- TEGEN

- Leesbaarheid tellers
- Automaat enkel beschikbaar voor 130 pk-diesel

TECHNIEK

Motor

Benzine - 110 pk
Diesel - Van 100 tot 130 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,4 tot 7,7
Van 5,2 tot 6,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	Tot 1.350 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT

4,9 M³

LAADVERMOGEN TOT

987 KG

Net als Jeep of Bic is 'een Kangoo' bijna een soortnaam geworden die synoniem staat voor een compact type bestelwagen. De derde generatie rijdt sinds 2021 rond en leent zijn basis ook uit aan de Mercedes Citan en Nissan Townstar. Hij is leverbaar in twee lengtes (4,49 m of 4,91 m), waarbij de langere L2-versie het grootste laadvolume in zijn klasse biedt. Een dubbele cabine is er niet (behalve in de elektrische uitvoering). Wat de Kangoo echt bijzonder maakt, zijn de spitsvondigheden: de passagiersdeur kan 90 graden open en bij de kortere versie (de L1) is er de 'Open Sesame'-functie. Dan is er rechts geen middenstijl en krijg je toegang tot een zijdelingse opening van maar liefst 1,45 meter, een record in zijn klasse. Voeg daar een draaibaar tussenschot en een neerklapbare passagiersstoel aan toe en je

laadt moeiteloos ook de langste voorwerpen in en uit. Nog zo'n slimheid: het optionele Easy Inside Rack, een uitschuifbaar rek tegen het dak waarmee je een lange lading kunt vervoeren, terwijl de laadoppervlakte op de vloer intact blijft.

Binnenin is de Kangoo modern en geconnecteerd, met een geïntegreerde smartphonehouder en een optioneel touchscreen (8 duim), terwijl je met de digitale achteruitkijkspiegel de zaakjes achterop in de gaten houdt. De wegligging van de Kangoo is vertrouwenwekkend. Onder de motorkap geen benzine, maar wel drie diesels, met 75, 95 of 115 pk. We raden de twee krachtigere versies aan, die bovendien leverbaar zijn met een gerobotiseerde zevenbak met dubbele koppeling. En natuurlijk is er ook een volledig elektrische Kangoo (zie elders).

+ VOOR

- Referentiaadvolume (L2)
- Unieke en geniale Open Sesame-optie

- TEGEN

- Geen benzineversie
- Geen versie met dubbele cabine met verbrandingsmotor

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 75 tot 115 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 5,2 tot 5,6

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 3,55 m
Breedte tussen de wielkasten	1,25 m
Hoogte laadruimte	1,21 m
Sleepvermogen geremd	1.500 kg

[Een offerte of testrit?](#)

Scan de QR-code hiernaast:



PIAGGIO PORTER NP6

COMPACTE BESTELWAGENS



€ **22.866 €**
PRIJS VANAF
zBTW

TCO **NIET BEKEND**

+ VOOR

- Smalle breedte, wendbaar in de stad
- Talloze inrichtingsmogelijkheden achteraan

- TEGEN

- Enkel geschikt voor stedelijk gebruik
- Geen automaat

AFHANKELIJK VAN CARROSSERIE

LAADVOLUME TOT

1.640 KG

LAADVERMOGEN TOT

De Piaggio Porter is geen klassieke bestelwagen, maar een minivrachtwagen met achterwielaandrijving voor in de stad. Hij rust op een robuust ladderchassis en is verkrijgbaar in vier wielbasissen (totale lengte van 4,08 tot 4,68 meter). Opvallend is zijn minimale breedte – 1,64 meter met enkele achterwielen en 1,72 meter met dubbele – waardoor hij zich moeiteloos een weg baant door smalle steegjes. Het sterke chassis kan tot 1.640 kilo laden met dubbele achterwielen, goed voor een maximaal toegelaten gewicht van 2,8 ton. Een record in zijn klasse! Dankzij zijn veelzijdigheid kun je de Porter inzetten met een kiepbak, gesloten laadbak, hoogtewerker (tot

16 meter) of zelfs ombouwen tot foodtruck met keuken. Deze tweede generatie, die sinds 2021 op de markt is, is weliswaar gebaseerd op de Chinese Foton Gratour V3, maar door Piaggio volledig hertekend en technisch aangepast voor Europa. De productie vindt plaats in Italië. De motor is niet bijster krachtig: een 1.5-viercilinder op benzine met 106 pk die ook in een bifueloptie bestaat: benzine/CNG of benzine/lpg. Wij raden de lpg-variant aan, die een hoger laadvermogen biedt én zuiniger is dan de CNG. Helaas is er (nog) geen automaat beschikbaar; schakelen gaat via een handgeschakelde vijfbak. Binnenkort is er ook een elektrische uitvoering.

TECHNIEK

Motor

Benzine - 106 pk
Benzine+lpg - 102 pk
Benzine+CNG - 92 pk

Verbruik (l/100 km)
Niet bekend
(afhankelijk van carrosserie)

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte

Afhankelijk van carrosserie

Breedte tussen de wielkasten

Afhankelijk van carrosserie

Hoogte laadruimte

Afhankelijk van carrosserie

Sleepvermogen geremd

Tot 1.200 kg

TOYOTA PROACE CITY



€ **23.220 €**
PRIJS VANAF
zBTW
(L1 - 1.2 turbo 110 pk)

TCO **468,42 €**
incl. BTW/PER MAAND
(L1 - 1.2 turbo 110 pk)

+ VOOR

- Uitzonderlijke garantie (10 jaar/185.000 km)
- Lange versie beschikbaar als benzine

- TEGEN

- Hogere prijs dan zustermodellen
- Automaat enkel beschikbaar voor 130 pk-diesel

4,4 M³

LAADVOLUME TOT

1.000 KG

LAADVERMOGEN TOT

Het nieuwste lid van de 'club van vijf' – de bestelwagens op Stellantis-basis – komt van Toyota. De Japanners hebben het op een akkoordje gegooit om de (dege-lijke) basis van de Citroën Berlingo, Fiat Doblò, Opel Combo en Peugeot Partner te gebruiken voor de Proace City. Die is net zo goed verkrijgbaar in twee lengtes (4,40 en 4,75 meter) en deelt zijn motoren met zijn zustermodellen: de 1.2-turbobenzine-driecilinder met 110 pk (manuele zesbak), de 1.5-diesel met 100 pk (handgeschakeld) of 130 pk (met manuele zesbak of achttraps-automaat), plus een elektrische variant (zie elders). Anders dan bij Citroën, Fiat, Opel en

Peugeot is de benzineversie hier ook leverbaar voor de lange uitvoering met een laadvermogen tot één ton. Maar dé troef van de Proace City is zijn erg genereuze garantie: tot wel tien jaar. Concreet krijg je eerst drie jaar (of 100.000 km) fabrieksgarantie, daarna wordt die elk jaar automatisch verlengd, op voorwaarde dat je het onderhoud laat uitvoeren bij een erkende Toyota-verdeler. Zo blijf je tot tien jaar of 185.000 kilometer gedekt. Dat biedt niet alleen een langdurige gemoedrust, maar verhoogt ook de restwaarde, want de garantie is overdraagbaar. Een doorslaggevend argument ten opzichte van Citroën, Fiat, Opel en Peugeot.

TECHNIEK

Motor

Benzine - 110 pk
Diesel - Van 100 tot 130 pk

Verbruik (l/100 km)
Van 6,7 tot 6,8
Van 5,4 tot 5,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte

Tot 3,44 m

Breedte tussen de wielkasten

1,23 m

Hoogte laadruimte

1,27 m

Sleepvermogen geremd

Tot 1.350 kg



PEUGEOT PROFESSIONAL



Tot 2 ton en 17 m³ laadvermogen
Meer dan 20 rijhulpsystemen

PEUGEOT BEVEELT **TotalEnergies** AAN

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

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

V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux NV - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel: +32 78 15 16 15



LAADVOLUME TOT

3,7 M³

LAADVERMOGEN TOT

739 KG

De jongste generatie van de Volkswagen Caddy – de vijfde intussen al – werd in de herfst van 2020 gelanceerd en vormt sinds 2024 ook het fundament voor de Ford Transit Connect. Deze Volkswagen-bestelwagen staat op een personenwagenarchitectuur (het MQB-platform dat ook dienstdoet voor onder meer de Golf) en slaat daar munt uit in de vorm van bovengemiddelde wegwakwaliteiten (wegligging, comfort). Het model bestaat in twee lengtes (4,50 m of 4,85 m) en biedt een riante laadruimte, al is er jammer genoeg geen doorlaadmogelijkheid via een luik in de tussenwand. Binnenin oogt het interieur misschien wat saai, maar de materialen zijn degelijk en lijken gebouwd om lang mee te gaan. Voor een extra comfortboost zijn de optionele ergonomische stoelen een aanrader. Ze zijn gecertificeerd door de

Duitse vereniging voor de gezondheid van de rug AGR.

In tegenstelling tot zijn tegenhanger bij Ford krijgt de Caddy wél een benzine-motor in de neus: een 1,5-liter met 115 pk. Daarnaast is hij ook beschikbaar als 2-liter-diesel, met 102 en 122 pk. De eerste is altijd handgeschakeld, de tweede voorzien van een gerobotiseerde DSG-bak... behalve als je hem met vierwielaandrijving bestelt (een zeldzaamheid in dit segment). Een volledig elektrische versie is er niet, maar wel een plug-inhybride. Die combineert de 115 pk sterke 1.5-benzine met een elektromotor, goed voor een systeemvermogen van 150 pk. VW belooft tot 120 kilometer elektrisch rijbereik. Opladen kan via wisselstroom (minimaal 2,5 uur) of gelijkstroom (van 5 naar 80% in 26 minuten).

+ VOOR

- Gevarieerd motorengamma (inclusief plug-inhybride)
- Vierwielaandrijving beschikbaar

- TEGEN

- Beperkte maximale laadlengte (geen verwijderbaar tussenschot vooraan)
- Laadvermogen iets lager bij PHEV (687 kg)

TECHNIEK

Motor

Benzine - 115 pk
Plug-inhybride (PHEV) - 150 pk
Diesel - 102 of 122 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,4 tot 7,0
0,5
Van 5,3 tot 6,4

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte Tot 2,15 m
Breedte tussen de wielkasten 1,23 m
Hoogte laadruimte 1,27 m
Sleepvermogen geremd 1.500 kg
(PHEV: 1.400 kg)

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



A man with short brown hair, a light beard, and black-rimmed glasses is sitting in the driver's seat of a car at night. He is wearing a dark blue suit jacket over a dark blue shirt. He is looking towards the camera with a slight smile. The car's interior is visible, including the tan leather seat and the window frame. Outside the car, there are blurred lights from other vehicles, suggesting a city street at night.

*Jouw **partner** in mobiliteit*

Kopen of leasen,
personen- of bestelwagen:
Wij ontzorgen je van A tot Z.

Van Mossel

CITROËN Ë-BERLINGO VAN

€ **31.750 €** PRIJS VANAF
zBTW (L1)
TCO **458,61 €**
incl. BTW/PER MAAND (L1)



- + VOOR**
- Efficiënte regeneratie, instelbaar op drie niveaus
 - Betere stoelen dan platformgenoten

- TEGEN**
- Beperkt sleepgewicht
 - Verlies laadvermogen t.o.v. verbrandingsmotoren

4,4 M³ LAADVOLUME TOT
780 KG LAADVERMAGEN TOT

De Berlingo, een vaste waarde in deze klasse, is nu ook volledig elektrisch verkrijgbaar, net als zijn technische neven bij Stellantis en Toyota. Zowel de korte als de lange uitvoering bestaat in zo'n ë-variant, zonder in te boeten aan laadvolume ten opzichte van de Berlingo met verbrandingsmotor. Wel verliest de elektrische versie zo'n 200 kilo aan laadvermogen – ook al blijft hij een van de sterkste in zijn klasse. De elektromotor levert 136 pk en een gunstig, onmiddellijk beschikbaar koppel van 270 Nm. Bij de facelift in 2023 deed een nieuwe LFP-batterij van 50,8 kWh haar intrede. Citroën geeft een WLTP-rijbereik van maximaal 330 kilometer

op, al zijn die cijfers vooral theoretisch en zoals altijd optimistisch, zeker op de snelweg. De topsnelheid is sowieso begrensd op 130 km/u. Sinds de facelift beschikt de elektrische Berlingo over schakelpeddel achter het stuur om de mate van energierecuperatie in drie standen te regelen – in de hoogste kun je bijna volledig tot stilstand komen zonder het rempedaal te gebruiken. Standaard is de ë-Berlingo Van nu uitgerust met een driefasige AC-lader van 11 kW, waarmee je de batterij in zo'n 5 uur volledig oplaadt. Snelladen kan via DC tot 100 kW, waarmee je in een halfuur van 0 naar 80% laadt. Een warmtepomp is optioneel beschikbaar.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	50,8 kWh	330 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	750 kg

[Een offerte of testrit?](#)
Scan de QR-code hiernaast:

FIAT E-DOBLÒ VAN

€ **31.750 €** PRIJS VANAF
zBTW (L1)
TCO **461,82 €**
incl. BTW/PER MAAND (L1)



- + VOOR**
- Nuttig laadvermogen (in deze klasse)
 - 220-voltstopcontact voor externe apparaten

- TEGEN**
- Beperkt sleepvermogen
 - Verlies laadvermogen t.o.v. verbrandingsmotoren

4,4 M³ LAADVOLUME TOT
780 KG LAADVERMAGEN TOT

Als lid van de grote Stellantis-familie is de Fiat Doblò uiteraard ook beschikbaar als elektrische versie. Er staat één aandrijflijn in de brochure: een elektromotor van 136 pk en 270 Nm, gevoed door een LFP-batterij met een nettocapaciteit van 50,8 kWh. Daarmee belooft de Doblò een theoretisch rijbereik tot 330 kilometer, maar in de praktijk reken je maar beter op zo'n 100 kilometer minder. Niet geweldig in absolute termen, maar toch positioneert de Fiat zich daarmee in de betere middenmoot in deze klasse. Net als zijn technische verwanten is de e-Doblò verkrijgbaar in twee lengtes, met in de langste uitvoering een laadvolume tot 4,4 m³ –

op voorwaarde dat je tot in de cabine laadt en kiest voor het optionele afneembare schutbord met neerklapbare rugleuning van de passagiersstoel. De elektrische Doblò biedt een typisch Fiat-extraatje: de 'Magic Plug', een stopcontact op 220 volt waarmee je bijvoorbeeld gereedschap of een koelbox rechtstreeks op de voertuigaccu kunt aansluiten. Handig voor wie vaak onderweg werkt. Qua opladen is de Fiat identiek aan zijn platformgenoten: standaard heeft hij een driefasige AC-lader van 11 kW (volledig laden in zo'n 5 uur) en DC-snelladen kan tot 100 kW, waarmee je in een halfuur van 0 naar 80 procent gaat.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	50,8 kWh	334 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	750 kg

[Een offerte of testrit?](#)
Scan de QR-code hiernaast:

FORD E-TRANSIT COURIER



Anders dan de Transit Connect is zijn kleinere broertje wél beschikbaar in een elektrische versie – wat goed uitkomt voor een koerierwagentje met een vooral stedelijke roeping. De e-Transit Courier biedt exact hetzelfde laadvolume als zijn broers met verbrandingsmotor en kan ondanks zijn compacte formaat dus twee europallets in zijn laadruimte vervoeren. Wel is het laadvermogen wat beperkter (700 kilo in plaats van maximaal 845 voor de benzineversies), net als het trekgewicht (750 kilo tegenover 1.100 bij de dieselveariant). Met ongeveer 100 kilo meer voort te bewegen dan de benzine is de elektrische versie geen pat-

ser, maar dat compenseert hij met zijn bijna permanent beschikbare koppel van 290 Nm – flink meer dan de 170/200 Nm van de EcoBoost en de 250 Nm van de diesel. De E-Transit Courier haalt een top van 145 km/u, maar blinkt vooral uit met zijn zachte en stille rijgedrag in de stad, de habitat van deze bestelwagen. Ook noemenswaardig is de eenpedaalregeneratie, waarmee je volledig tot stilstand kunt komen zonder de remschijven te gebruiken – of te verslijten. Rijbereik en laadtijden voldoen aan de verwachtingen: circa 5,5 uur via een AC-lader van 11 kW en van 10 naar 80 % in 23 minuten aan een DC-snellader (max. 100 kW).

PRIJS VANAF
€ **29.550 €** zBTW (Trend)
TCO **400,61 €** incl. BTW/PER MAAND (Trend)

+ VOOR

- Verhouding buitenmaten- binnenaftmetingen, koffer voorin
- Eenpedaalrijden

- TEGEN

- Beperkt sleepgewicht
- Aircobediening via aanraakscherm

2,91 M³

LAADVOLUME TOT

700 KG

LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	43 kWh	300 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 2,60 m
Breedte tussen de wielkasten	1,22 m
Hoogte laadruimte	1,26 m
Sleepvermogen geremd	750 kg

Scan de QR-code
en lees onze test op
autogids.be



MAXUS E-DELIVER 3



Deze elektrische kubus uit China is de kleinste bestelwagen uit het Maxus-gamma en staat onder de Deliver 5, 7 en 9. De e-Deliver 3 is verkrijgbaar als chassis-cabine of als gesloten bestelwagen, maar wel slechts in één lengte: 4,55 meter, waarmee hij tussen een korte en lange Citroën Berlingo valt. Hij is ook zo'n 5 centimeter langer dan een korte Kangoo, maar biedt wel bijna evenveel laadruimte als diens lange versie – een mooie verhouding tussen buitenmaten en binnenruimte dus. De cabine oogt wel wat somber, de afwerking is basic en opbergruimte is schaars. Een ingebouwde gps ontbreekt evenzeer. De elektromotor

is best krachtig, en de voorwielen hebben voelbaar moeite om die 160 pk en 220 Nm op het asfalt te zetten. De topsnelheid is begrensd op 120 km/u. Het model biedt drie niveaus van remenergierecuperatie, maar een echte eenpedaalmodus ontbreekt. Er is slechts één batterijoptie: een LFP-pakket van 50 kWh, met een bescheiden rijbereik. Maxus claimt gemiddeld 269 kilometer, maar in de praktijk moet je eerder uitgaan van zo'n 200 kilometer. Een volledige laadbeurt op wisselstroom (AC-lader van 11 kW) duurt ongeveer 6 uur; aan een DC-snellader (tot 50 kW) heb je zo'n 45 minuten nodig om van 5 naar 80% batterijpeil te raken.

PRIJS VANAF
€ **29.990 €** zBTW
TCO **470,12 €** incl. BTW/PER MAAND

+ VOOR

- Erg interessante verhouding tussen buitenmaten-nuttig laadvolume
- 5 jaar/100.000 km garantie

- TEGEN

- Beperkt rijbereik
- Verouderde cabine, weinig opbergruimte

4,8 M³

LAADVOLUME TOT

970 KG

LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
160 pk	50 kWh	269 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,18 m
Breedte tussen de wielkasten	1,22 m
Hoogte laadruimte	1,33 m
Sleepvermogen geremd	1.030 kg



LAADVOLUME TOT

4,4 M³

LAADVERMOGEN TOT

790 KG

De bijzonder origineel ogende PV5 is de allereerste elektrische bestelwagen van Kia. Bij ons komt hij eerst op de markt als L2H1, met een lengte van 4,70 meter en een hoogte van 1,92 meter — een formaat dat mooi tussen de lange versies van de Citroën Berlingo en de Renault Kangoo in zit. Later volgen nog meer varianten, zoals een versie met verhoogd dak (L2H2, goed voor 5,1 m³ laadvolume) en een korte uitvoering (L1H1, 4 m³). Ook een chassis-cabine staat op de planning. De L2H1 heeft een praktisch laadvolume van 4,4 m³ en laat de keuze tussen twee motor-batterijcombinaties, allebei met voorwielaandrijving: 122 pk/250 Nm met een 51,5 kWh-batterij (officieel tot 291 kilometer actieradius) of 163 pk/250 Nm met een 71,2 kWh-batterij (en tot 397 kilometer rijbereik).

De topsnelheid is telkens begrensd op 135 km/u. Aan een AC-station (11 kW-lader) is de kleine batterij in zo'n 5 uur volledig opgeladen en de grote in circa 7 uur. Snelladen via DC (tot 150 kW) gaat een stuk rapper: van 10 tot 80% duurt dan slechts zo'n 30 minuten. Handig is dat je externe apparaten kunt voeden dankzij de 220-voltstopcontacten in de cabine en de laadruimte. Let wel: de grotere batterij drukt het laadvermogen van 790 naar 690 kilo. Het interieur is erg sober vormgegeven, maar wel compleet uitgerust, met onder meer een scherm van 12,9 duim en een multimediasysteem dat draait op Android Automotive OS, inclusief draadloze Apple CarPlay en Android Auto. Voor het onderhoud van de PV5 heeft Kia twintig gespecialiseerde centra binnen zijn dealernetwerk geopend.



VOOR

- Uitgebreid gamma (motoren, batterij, koetswerk), beproefde technologie
- 7 jaar/150.000 kilometer garantie



TEGEN

- Vrij gemiddeld nuttig laadvermogen
- Beperkt sleepvermogen

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
122 of 163 pk	51,5 of 72,1 kWh	291 of 397 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,25 m (L2)
Breedte tussen de wielkasten	1,33 m
Hoogte laadruimte	1,52 m (H1)
Sleepvermogen geremd	Tot 750 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



MERCEDES E-CITAN

PRIJS VANAF
€ 35.345 zBTW (L1)
 TCO **471,52** € incl. BTW/PER MAAND (L1)



- + VOOR**
- Verzorgde cabine-inrichting
 - 22 kW-AC-lader beschikbaar
- TEGEN**
- DC-lader niet standaard
 - Duurder dan zijn neefje Renault Kangoo

3,62 M³
LAADVOLUME TOT

722 KG
LAADVERMOGEN TOT

Net als zijn donor, de Renault Kangoo, is ook de Mercedes Citan er in een volledig elektrische uitvoering. Die haalt logischerwijs zijn techniek van de Renault-groep en krijgt een elektromotor die met 122 pk en 245 Nm geen krachtpatser is, maar de Citan wel stil en soepel doet rijden. De topsnelheid ligt op 135 km/u. De motor is gekoppeld aan een 45 kWh-batterij (netto), waarmee Mercedes een theoretisch bereik van maximaal 290 kilometer opgeeft. Niet bijzonder indrukwekkend – zeker omdat je in de praktijk altijd wat minder haalt – maar het is ruim voldoende voor leveringen in de stad. De elektri-

sche Citan is standaard voorzien van een 11 kW-driefasenlader, waarmee je de batterij in zo'n 4,5 uur volledig oplaadt op wisselstroom. Optioneel kun je kiezen voor een 22 kW-lader, die de laadtijd kan halveren. Bijbetalen moet je ook doen voor snelladen: met die DC/DC-omvormer tot 75 kW krijg je de accu in zo'n 40 minuten van 10 naar 80%. De laadpoort zit verstopt achter de Mercedes-ster in de grille. Net als de versies met verbrandingsmotor is de elektrische Citan leverbaar in twee carrossielengtes, en krijgt hij een eigen dashboarddesign dat verschilt van dat van de Kangoo.

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
122 pk	45 kWh	290

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 1,81 tot 2,17 m
Breedte tussen de wielkasten	1,24 m
Hoogte laadruimte	1,26 m
Sleepvermogen geremd	1.270 kg

NISSAN TOWNSTAR EV

PRIJS VANAF
€ 34.640 zBTW (L1)
 TCO **463,41** € incl. BTW/PER MAAND (L1)



- + VOOR**
- 22 kW-lader standaard
 - 5 jaar/160.000 km garantie
- TEGEN**
- Prijs
 - Wat krappe prestaties en dito rijbereik

4,3 M³
LAADVOLUME TOT

777 KG
LAADVERMOGEN TOT

Technisch is de Nissan Townstar een kloon van de Renault Kangoo en ook hij staat als volledig elektrische variant in de brochure. Als batterijversie blijft hij beschikbaar in twee lengtes, en onder het koetswerk vind je exact dezelfde motor-accucombinatie als in de Kangoo en diens andere kloon, de Mercedes Citan. De 122 pk van de elektromotor lijkt misschien niet indrukwekkend, maar het royale koppel van 245 Nm maakt veel goed. Onbeladen accelereert de Townstar EV in minder dan 12 seconden van 0 naar 100 km/u. De topsnelheid is, zoals bij veel elektrische bestelwagens, begrensd op 135 km/u. De accu heeft een vrij gemiddel-

de capaciteit van 45 kWh (netto), goed voor een theoretische actieradius tot maximaal 301 kilometer. Maar om dat cijfer te halen mag je maar licht beladen zijn en moet je met een ei onder je gaspedaal rijden. In tegenstelling tot de Kangoo en de Mercedes Citan – die snelladen als een optie aanrekenen – wordt de Townstar standaard geleverd met een AC-lader van 22 kW (volledig opladen in 2,5 uur) en ondersteuning voor DC-laden tot 80 kW (10 tot 80% in ongeveer 40 minuten). Net als bij Renault en Mercedes zit de laadpoort aan de voorzijde, wat hem kwetsbaar maakt voor aanrijdingen. Misschien niet de beste plek voor een stedelijk koerierbusje...

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
122 pk	45 kWh	301

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Tot 2,23 m
Breedte tussen de wielkasten	1,25 m
Hoogte laadruimte	1,21 m
Sleepvermogen geremd	1.500 kg

OPEL COMBO CARGO ELECTRIC

COMPACTE BESTELWAGENS EV



€ **31.750 €** PRIJS VANAF
zBTW (L1) TCO **447,36 €** incl. BTW/PER MAAND (L1)

+ VOOR

- Aangenaam rijgedrag, rijbereik (in deze klasse)
- Laadvolume (vooral L2)

- TEGEN

- Beperkt sleepvermogen
- Verlies laadvermogen t.o.v. verbrandingsmotoren

4,4 M³

LAADVOLUME TOT

780 KG

LAADVERMOGEN TOT

De Combo is er niet alleen op benzine- of diesel, maar ook in een volledig elektrische uitvoering, met de beproefde aandrijflijn van de Stellantis-groep. Die combineert een elektromotor van 136 pk en een forse 270 Nm met een bruikbare batterijcapaciteit van 50 kWh. In de korte uitvoering haalt de Combo theoretisch tot 343 kilometer actieradius, al moet je in de praktijk eerder rekenen op zo'n 250 kilometer; vooral als je vaak met zware lading rijdt. De Combo heeft intussen standaard een interne AC-lader van 11 kW, waarmee de batterij in ongeveer 5 uur volledig wordt opgeladen. Ook op DC-vlak presteert hij sterk: hij ondersteunt

piekvermogens tot 100 kW (gemiddeld 57 kW), waarmee je onder optimale omstandigheden van 0 naar 80% laadt in minder dan 30 minuten. De batterij zit netjes weggevoerd in de vloer en doet niets af aan het laadvolume: dat blijft identiek aan dat van de versies met verbrandingsmotor. In de lange uitvoering met de optie FlexCargo (een luik in het schutbord en een neerklapbare passagiersstoel) biedt de Combo tot 4,4 m³ laadruimte. Minder goed nieuws brengt het laadvermogen, dat met maximaal 780 kilo flink lager ligt dan bij de benzine- en dieselversies. Hetzelfde geldt voor het sleepvermogen: slechts 750 kilo.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	50,8 kWh	343 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	750 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



PEUGEOT E-PARTNER



€ **31.750 €** PRIJS VANAF
zBTW (L1) TCO **452,61 €** incl. BTW/PER MAAND (L1)

+ VOOR

- Rijplezier, rijbereik (in deze klasse)
- Origineel klein stuurwiel

- TEGEN

- Leesbaarheid tellers
- Beperkt sleepvermogen

4,4 M³

LAADVOLUME TOT

780 KG

LAADVERMOGEN TOT

De Peugeot Partner kreeg in 2023 een facelift, maar blijft uiteraard beschikbaar als volledig elektrische versie. Nieuw is wel de LFP-batterij van 50 kWh netto, die volgens de (altijd wat optimistische) WLTP-norm een bereik van 336 kilometer mogelijk maakt. Sinds de update beschikt het model over een vernieuwd stuurwiel met schakelflippers, waarmee je de regeneratieve remkracht in drie standen kunt instellen. De elektromotor levert 136 pk en 270 Nm koppel. Deze elektrische bestelwagen rijdt aangenaam en vlot genoeg: onbeladen sprint hij in 11,2 seconden naar 100 km/u. Er zijn nog altijd drie rij-

modi beschikbaar: 'Eco' voor een maximaal rijbereik, 'Normal' voor dagelijks gebruik en 'Power' voor optimale prestaties bij volle belading. De Partner is tegenwoordig uitgerust met een interne driefasige lader van 11 kW, waarmee de batterij in zo'n 5 uur volledig opgeladen kan worden. Snelladen op gelijkstroom (DC) gaat nog vlotter: tot 80% in slechts 30 minuten bij een piekvermogen van 100 kW (onder ideale omstandigheden). Net als zijn Stellantis-neven is de elektrische Partner verkrijgbaar in twee lengtes (4,40 of 4,75 m), met in beide gevallen een royaal laadvolume.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	50,8 kWh	336 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

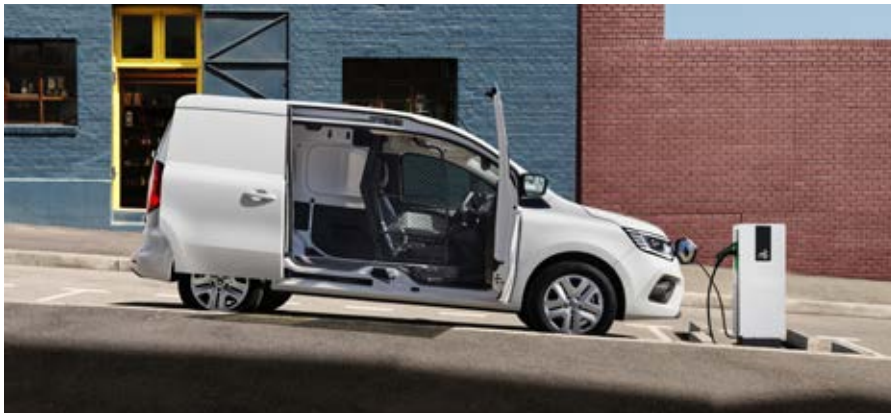
Max. laadlengte	Tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	750 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



RENAULT KANGOO VAN E-TECH

PRIS VANAF **€ 30.675** TCO **400,95 €**
zBTW (L1) incl. BTW/PER MAAND (L1)



- + VOOR**
- AC-lader van 22 kW beschikbaar
 - Hoog sleepgewicht voor dit segment
- TEGEN**
- DC-snelaadmogelijkheid niet standaard
 - Wat krappe prestaties en dito rijbereik

4,9 M³ **777 KG**
LAADVOLUME TOT LAADVERMOGEN TOT

De elektrische Kangoo is verkrijgbaar in zowel de korte als de lange versie, waarbij die laatste ook met dubbele cabine leverbaar is (let wel, de fiscus beschouwt die variant niet als lichtevracht). De Kangoo E-Tech biedt net zoveel ruimte als de benzine- en dieselversies, zij het dat zijn maximale laadvermogen iets lager ligt. Ook in deze E-Tech blijven de spitsvondige details behouden: een passagiersdeur die 90 graden openzwaait, de rechterzijdeur zonder B-stijl van het handige 'Open Sesame'-systeem (een optie, alleen op de L1), en het Easy Inside Rack, een ingenieus opbergrek tegen het dak. Er staat maar één elektromotor in de brochure,

met bescheiden prestaties: 120 pk/245 Nm en een begrensde top van 135 km/u. Niet indrukwekkend, maar wel soepel en voldoende voor het beoogde gebruik. Ook de batterij mikt niet op records: de WLTP-actieradius bedraagt 300 kilometer voor de korte versie en 278 voor de lange. Wel positief is de AC-laadsnelheid: met de standaard 11 kW-lader is een lege batterij in 4,5 uur weer vol, met de optionele 22 kW-lader duurt dat zelfs maar 2 uur. De DC-DC-omvormer voor snelladers (maximaal 80 kW) is daarentegen optioneel. Daarmee laad je de batterij in optimale omstandigheden in ongeveer 45 minuten van 0 tot 80%.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
120 pk	45 kW	300 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 3,55 m
Breedte tussen de wielkasten	1,25 m
Hoogte laadruimte	1,21 m
Sleepvermogen geremd	Tot 1.500 kg

[Een offerte of testrit?](#)
 Scan de QR-code hiernaast:



TOYOTA PROACE CITY EV

PRIS VANAF **€ 33.200** TCO **451,71 €**
zBTW (L1) incl. BTW/PER MAAND (L1)



- + VOOR**
- Uitzonderlijke garantie (10 jaar/185.000 km)
 - Laadvermogen voor zijn categorie
- TEGEN**
- Duurder dan zijn technisch verwante modellen
 - Beperkt sleepvermogen

4,4 M³ **800 KG**
LAADVOLUME TOT LAADVERMOGEN TOT

Wie vindt dat deze Toyota wel erg veel weg heeft van een Citroën Berlingo, heeft het bij het rechte eind: de Proace City is een technische kloon van het Citroën-busje en zijn afgeleiden. Toyota sloot hiervoor een overeenkomst met Stellantis, dat instaat voor de levering van hun bedrijfsvoertuigen. Je mag dus rekenen op dezelfde sterke punten als bij de andere busjes uit de groep, inclusief de keuze tussen een korte of een lange versie. Onder de motorkap vinden we de vertrouwde elektromotor met 136 pk en 270 Nm koppel, gekoppeld aan een LFP-batterij van 50 kWh. Die levert op papier een rijbereik van 337 kilometer voor

de korte versie en 330 kilometer voor de lange, al ligt dat in de praktijk meestal een stuk lager. Deze elektrische versie biedt hetzelfde laadvolume als de benzine- en dieselluitvoeringen van de Proace City, maar het laadvermogen en sleepgewicht liggen lager – simpelweg omdat de accu alleen al bijna 400 kilo extra weegt. Waarom je voor deze Toyota-kopie zou kiezen in plaats van de originele elektrische bestelwagens van Stellantis? Simpel: vanwege de garantie. Laat je de Proace City onderhouden binnen het Toyota-netwerk, dan ben je tot maar liefst 10 jaar of 185.000 kilometer gedekt. Op dat vlak doet niemand beter!

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	50,8 kWh	337 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	750 kg

VOLKSWAGEN

ID. BUZZ CARGO

COMPACTE BESTELWAGENS EV



Met zijn opvallende VW-logo op de neus en de optionele tweekleurenlak knipoogt de ID. Buzz naar de iconische T1 Combi uit 1950. Toch is hij helemaal van deze tijd: geen benzine meer, wel elektrisch en uitstootvrij rijden. Binnenin oogt alles modern, maar de ergonomie laat te wensen over (alles gaat via touchscreens). Anders dan de personenversie is de Cargo er slechts in één lengte: 4,71 meter. De verhouding tussen buitenmaten en binnenruimte is echter nietenderend. Wel een vleugje luxe: de achterdeuren aan de zijkant kunnen – als optie – elektrisch open en toe. Er zijn twee accupakketten: een van 59 kWh (met achterwielaandrijving en 170 pk,

goed voor een WLTP-rijbereik van 331 km) en een van 79 kWh. Die laatste wordt gecombineerd met 286 pk of, met dubbele motor en vierwielaandrijving, zelfs 340 pk. Een volledige laadbeurt aan een AC-lader duurt dankzij de omvormer van 11 kW 6,5 tot 8,5 uur, afhankelijk van de batterij; DC-snelladen gaat met 165 tot 185 kW, waarmee je in zowat 30 minuten van 5 op 80% zit. Ondanks een stevig gewicht (2,2 tot 2,5 ton) rijdt de ID. Buzz verrassend soepel. De vooras voelt licht en levendig aan, en het geheel rijdt aangenaam en evenwichtig. Dit is misschien niet de meest rationele keuze in zijn klasse, maar het is wél een rijdend visitekaartje voor je bedrijf.

PRIJS VANAF
€ 44.400 €

(L1H1 - 170 pk)

TCO 549,17 €

incl. BTW/PER MAAND
(L1H1 - 170 pk)

VOOR

- Look
- Levendig rijgedrag, goede prestaties



TEGEN

- Verhouding buitenmaten-laadvolume/laadvermogen
- Pittige prijzen

3,9 M³

LAADVOLUME TOT

650 KG

LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK

Motor

Van 170
tot 340 pkBatterijcapaciteit
(nuttig)

59 of 79 kWh

Rijbereik
(WLTP)Van 331 km
tot 455 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,23 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,28 m
Sleepvermogen geremd	Van 1.000 tot 1.800 kg

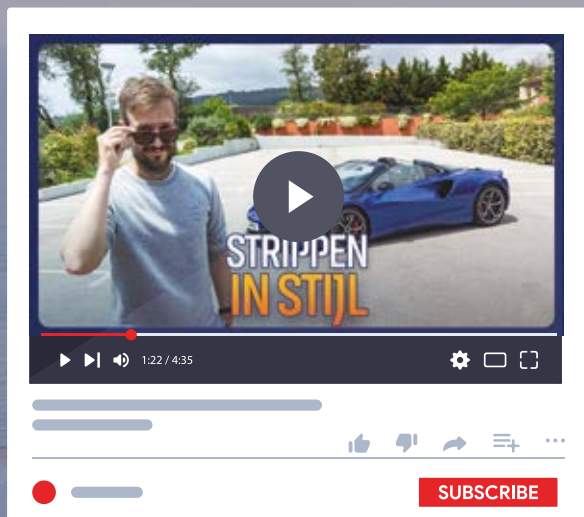
Scan de QR-code
en lees onze test op

autogids.be


○ + ○ + ○ + ○ +

+

○



AUTOGIDS



Bekijk nu onze Youtube-video's



Volg ons



AutoGids





LAADVOLUME TOT

6,6 M³

LAADVERMOGEN TOT

1.300 KG

De derde generatie Jumpy, die gelanceerd werd in 2016, kreeg in 2024 een facelift, met een nieuwe grille en dito ledkoplampen. Ook binnenin zijn er grote veranderingen, met een hertekend dashboard en een nieuw multifunctioneel stuurwiel, dat zelfs beschikbaar is met verwarmingsfunctie. De opbergmogelijkheden zijn uitgebreid, onder andere voor smartphones en tablets. Het multimediasysteem bedien je via een scherm van 5 of optioneel 10 duim. Connecties met Apple CarPlay en Android Auto zijn mogelijk, evenals een draadloze smartphonelader. Slim is ook de digitale binnenspiegel, die het beeld toont van twee camera's achteraan én aan de rechterzijde, voor een beter zicht op de hoeken van deze bestelwagen.

De Jumpy is beschikbaar in twee lengtes (4,98 of 5,33 m) en één hoogte (1,94

m). Het bruikbare volume bedraagt 5,3 m³ in de korte versie en 6,1 m³ in de lange, tot zelfs 6,6 m³ met de Moduwork-optie waarmee je ook spullen tot in de cabine kunt laden (met behulp van een klep in de wand en een opklapbare passagiersstoel). Deze Citroën deelt zijn basis met zijn neven uit de Stellantis-groep (Fiat Scudo, Opel Vivaro, Peugeot Expert) en ook met de Toyota Proace. Naast de elektrische versies is de Jumpy alleen verkrijgbaar met dieselmotoren: een 1.5 met 120 pk en een 2.0 met 145 pk of 180 pk. Enkel de 2.0 is te krijgen met achttrapsautomaat, in de andere moet je zelf schakelen. Opmerkelijk is de originele speciale reeks Type-H (een verwijzing naar de gelijknamige bestelwagen uit 1948), met stickers die de illusie geven van een carrosserie in gegolfd plaatwerk.

+ VOOR

- Algemeen rijcomfort (motoren en chassis)
- Goed nuttig laadvolume

- TEGEN

- Geen automaat voor 120 pk-versie
- Slechts één hoogte

TECHNIEK**Motor**

Diesel - Van 120 tot 180 pk

Verbruik(l/100 km)
Van 6,3 tot 8,3**BINNENMATEN/CAPACITEITEN**

Max. laadlengte	Van 2,5 tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT
6,6 M³

LAADVERMOGEN TOT
1.300 KG

De samenwerking tussen Fiat en Renault in deze categorie is intussen verleden tijd: terwijl de vroegere Talento (gelanceerd in 2016) eigenlijk een Trafic was, heeft Fiat in 2022 de Scudo nieuw leven ingeblazen. Hij maakt volledig deel uit van de Stellantis-familie en is op technisch gebied een neef van de Citroën Jumpy, Opel Vivaro en Peugeot Expert. Net als al die modellen werd ook de Scudo eind 2023 grondig gefacelift. De voorkant is herkendend, maar draagt nog wel nog altijd de merknaam groot op de grille. In het interieur is het dashboard sterk gemoderniseerd en voorzien van een up-to-date multimediasysteem, met een centraal scherm van 5 of 10 duim en de nieuwste connectiviteitsfuncties, net als bij de verwante modellen. Ook de Scudo wordt aangeboden in twee lengtes en één hoogte.

De Magic Cargo-optie (met luik in de scheidingswand tussen laadruimte en cabine) maakt het mogelijk om zeer lange voorwerpen te laden: tot 3,67 m in de standaardversie (L2) en 4,02 m voor de verlengde variant (L3). Met die optie kun je ook de middelste stoel omvormen tot een tafelblad om een computer op te zetten of je lunch uit te spreiden. Geen verrassingen onder de motorkap, waar dieselmotoren van 1,5 liter (120 pk) en 2 liter (145 of 180 pk) te vinden zijn. De eerste is altijd gekoppeld aan een manuele zesbak, de twee andere kunnen worden uitgerust met een aangename achttrapsautomaat (standaard op de 180 pk-variant), die het verbruik op de snelweg licht verlaagt. Mooi meegenomen is dat de Fiat Scudo in basisversie iets minder duur is dan zijn Stellantis-neven.



VOOR

- Minder duur dan zijn neven
- Algemeen rijcomfort (motoren, chassis)



TEGEN

- Geen automaat voor 120 pk-versie
- Slechts één hoogte

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 120 tot 180 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,3 tot 8,3

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 2,5 tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

[Een offerte of testrit?](#)

Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT

6,8 M³

LAADVERMOGEN TOT

1.327 KG

De huidige generatie van de Transit Custom, die eind 2023 gepresenteerd werd, leent zijn technische basis ook uit aan de huidige Volkswagen Transporter. Deze bestelwagen is verkrijgbaar in twee lengtes (5,05 of 5,45 m), maar voorlopig slechts één hoogte (1,96 m). De L2-versie kan voorwerpen tot 3,05 m meenemen (of 3,47 m als je tot in de cabine laadt). De bestuurderspost is uitgerust met een groot centraal scherm van 13 duim dat een modern mediasysteem aanstuurt, inclusief Alexa-spraakbediening. De passagiersairbag is in het dak gemonteerd (een primeur in dit segment), wat extra opbergruimte vrijmaakt in het dashboard, zodat daar plaats is voor een laptop of een notitieboek in A4-formaat. Eveneens vernuftig: het stuurwiel kan horizontaal omhooggeklapt worden en verandert zo in een tafeltje

– handig om een computer of ander voorwerp neer te zetten.

Het motorenpalet is het breedste in het segment, met naast elektrische varianten ook vier vermogensversies van Fords tweeliterdiesel: 110, 136, 150 of 170 pk. Alleen die met 136 en 170 pk hebben een achttrapsautomaat; de 170 pk-variant is er ook met vierwiel aandrijving. Als bijzonderheid is er ook een plug-inhybride versie (vanaf €41.675 excl. btw). Die combineert een 2.5-benzine met een elektromotor, voor een gecombineerd vermogen van 227 pk. De batterij van 11,8 kWh biedt een theoretisch elektrisch rijbereik tot 55 kilometer. Er zijn ook 230-volt-stopcontacten om gereedschap op de batterij aan te sluiten. Deze Transit Custom is eveneens verkrijgbaar in Sport- en MS-RT-versies, met een erg gespierde stijl.

+ VOOR

- Breed en gevarieerd motorengamma
- Slimme cabine

- TEGEN

- Matige maximale laadlengte
- Momenteel slechts in één hoogte verkrijgbaar

TECHNIEK

Motor

Diesel – Van 110 tot 170 pk
Plug-inhybride (PHEV) – 227 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 7,0 tot 8,8
Van 1,5 tot 2,0

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte
Breedte tussen de wielkasten
Hoogte laadruimte
Sleepvermogen geremd

Tot 3,45 m
1,39 m
1,43 m
Tot 2.800 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



HYUNDAI STARIA VAN

MIDDELGROTE BESTELWAGENS



PRIJS VANAF
€ **34.499** €
zBTW

TCO **630,42** €
incl. BTW/PER MAAND

+ VOOR

- Originele look
- Krachtige hybride aandrijving, automatisch standaard

- TEGEN

- Slechts één carrosserievariant
- Slechts één aandrijfgeheel

4,93 M³

LAADVOLUME TOT

900 KG

LAADVERMOGEN TOT

Hij lijkt wel ontsnapt uit een sciencefiction-film, deze Zuid-Koreaanse bestelwagen die sinds 2022 verkrijgbaar is. Met zijn scherpe neus en grille zonder klassieke grote koplampen is de Hyundai Staria de meest futuristisch ogende bestelwagen van dit overzicht. Het dashboard is net zo origineel en barst van de opbergmogelijkheden, terwijl de zeer lage gordellijn de cabine overspoelt met licht. Het aanbod is beperkt, want de Staria Van is slechts beschikbaar in één carrosserielengte (5,25 m), waarin je wel tot 3 europallets kan laden. Een dubbele cabineversie wordt ook aangeboden, net als bij

de concurrenten. Onder de motorkap geen diesel meer, maar enkel een zelfopladende hybride aandrijving, die een 1.6-liter op benzine van 160 pk combineert met een elektromotor van 73 pk, voor een gecombineerd maximaal vermogen van 225 pk. Daarmee haal je een topsnelheid van bijna 170 km/u en sprint je in 10,2 seconden van 0 naar 100 km/u; behoorlijk gezwind dus. De hybride aandrijving vermindert het verbruik in de stad, maar verbruikt meer dan een diesel op de snelweg. Tot slot nog dit: terwijl Hyundai-auto's een garantie van 5 jaar genieten, geldt voor de Staria slechts 3 jaar garantie.

TECHNIEK

Motor Verbruik (l/100 km)
Hybride (HEV) - 225 pk 7,6

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte 2,5 m
Breedte tussen de wielkasten Niet meegedeeld
Hoogte laadruimte 1,44 m
Sleepvermogen geremd 1.500 kg

MAXUS DELIVER 7



PRIJS VANAF
€ **29.990** €
zBTW (L2)

TCO **617,71** €
zBTW/PER MAAND (L2)

+ VOOR

- Afwerking cabine, goed nuttig laadvolume
- 5 jaar garantie

- TEGEN

- Slechts één carrosserievariant
- Geen automatische versnellingsbak

7,2 M³

LAADVOLUME TOT

1.140 KG

LAADVOLUME TOT

Naast de elektrische versie van de Maxus Deliver 7 is deze Chinese bestelwagen eveneens verkrijgbaar met een klassieke dieselmotor in het vooronder. Die drukt de aankoop prijs met bijna €15.000 voor hetzelfde koetswerkformaat. Ga je voor de diesel, dan beperkt de keuze zich wel maar tot één lengte (L2 van 5,37 meter, vergelijkbaar met bijvoorbeeld de L3-variant van een Citroën Jumpy). Het laadvolume is echter royaal te noemen – 7,2 m³ liefst – en de bestuurderscabine is netjes afgewerkt, met zelfs sierstiksels op het dashboard. We missen wel een geïntegreerde gps, maar dankzij Apple CarPlay en Android Auto kun

je navigeren op het centrale scherm via je smartphone. De tweeliter viercilinder met 148 pk en 375 Nm koppel is een krachtige motor, maar niet bijster zuinig, en bovendien uitsluitend verkrijgbaar in combinatie met een handgeschakelde zesversnellingsbak, niet met een automaat. De aanschaf prijs van deze Deliver 7 is scherp, maar daartegenover staat dat de restwaarde waarschijnlijk lager zal liggen dan bij de Europese concurrentie, omdat Maxus zijn merkimage op onze markt nog moet verstevigen. Om het vertrouwen van klanten te winnen biedt de fabrikant alvast een algemene garantie van 5 jaar of 160.000 km.

TECHNIEK

Motor Verbruik (l/100 km)
Diesel - 148 pk 8,0

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte 2,91 m
Breedte tussen de wielkasten 1,39 m
Hoogte laadruimte 1,43 m
Sleepvermogen geremd 2.000 kg

MERCEDES VITO

PRIJS VANAF
€ **34.170** €
zBTW
(L1 - 102 pk)

TCO **667,26** €
incl. BTW/PER MAAND
(L1 - 102 pk)



- + VOOR**
- Keuze uit drie lengtes
 - Goede restwaarde door sterk merkimage
- TEGEN**
- Hoge prijs, veel opties
 - Slechts één hoogte

6,6 M³
LAADVOLUME TOT

1.189 KG
LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK	
Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel - Van 102 tot 190 pk	Van 6,8 tot 7,1
BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 2,57 tot 3,06 m
Breedte tussen de wielkasten	1,27 m
Hoogte laadruimte	1,39 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

De huidige generatie van de Vito, uit 2014, onderging in 2023 een grondige opknapbeurt. Aan de buitenkant veranderde er weinig, maar binnenin viel de komst van een nieuw dashboard op, met meer opbergruimte en een mooi centraal aanraakscherm van 10,25 duim voor het bedienen van een modern multimediasysteem (MBUX). De Vito kan nu ook worden uitgerust met een draadloze smartphonelader. Deze Duitse bestelwagen wordt aangeboden in één hoogte (1,91 m), maar in drie verschillende lengtes: 4,90, 5,14 en 5,37 m, met een nuttig laadvolume van respectievelijk 5,5, 6,0 en 6,6 m³.

Dat zit in de middenmoot. Onder de motorcap vind je vier varianten van Mercedes' 2.0-viercilinderdiesel (OM654-blok, met 102, 136, 163 of 190 pk), die de achterwielen aandrijft via een manuele zesbak of een negentrapsautomaat (niet beschikbaar voor de 102 pk-versie). Ook vierwielaandrijving is mogelijk. Een luxe optie is de uitstekende Mercedes-luchtvering (Airmatic), die zorgt voor een fluweelzacht comfort. De Mercedes Vito is een stevige en verfijnde bestelwagen, maar zeker niet goedkoop: de basisprijs ligt hoog en de vele opties kunnen de rekening snel doen oplopen.

NISSAN PRIMASTAR

PRIJS VANAF
€ **33.740** €
zBTW
(L1H1)

TCO **537,47** €
incl. BTW/PER MAAND
(L1H1 - 130 ch)



- + VOOR**
- 5 jaar/160.000 km garantie
 - Aangename, praktische cabine
- TEGEN**
- Duurder dan Renault Trafic
 - Beperkt gamma dan Renault Trafic (geen H2)

6,7 M³
LAADVOLUME TOT

1.251 KG
LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK	
Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel - Van 130 tot 150 pk	Van 6,7 tot 7,8
BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Tot 4,15 m
Breedte tussen de wielkasten	1,27 m
Hoogte laadruimte	1,39 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

Inderdaad, deze Primastar lijkt erg op de Renault Trafic. Dat is logisch, want in se gaat het om hetzelfde voertuig. Nissan doet namelijk een beroep op zijn Franse Alliantie-partner voor zijn gamma lichte bedrijfswagens, en behalve de grille is de Interstar dan ook nagenoeg identiek aan de Trafic. Alleen is het aanbod hier beperkter dan bij Renault: er zijn wel twee carrosserielengtes, maar slechts één hoogte, tegenover twee bij de Trafic. En er is geen instapdiesel van 110 pk meer, noch de krachtige 170 pk: alleen de varianten van 130 en 150 pk blijven over, waarvan de laatste een automaat (een gerobotiseerde bak met dubbele koppeling

en 9 versnellingen) kan krijgen. Verder herken je de aangename cabine van de Trafic. De laadruimte is ruim en een luik in de scheidingswand maakt het mogelijk om de laadlengte te verlengen tot meer dan 4 meter in de lange versie (L2) of 3,75 m in de korte versie (L1). De meerwaarde van de Nissan Primastar ten opzichte van zijn donor is de uitgebreidere garantie: 5 jaar (of 160.000 km) tegenover 2 jaar met onbeperkte kilometers voor de Trafic. Anderzijds is deze Nissan met dezelfde motor wel duurder dan de Renault. Nog een detail: in tegenstelling tot de Trafic is de Primastar niet beschikbaar in een elektrische versie.

MIDDELGROTE BESTELWAGENS



LAADVOLUME TOT

6,6 M³

LAADVERMOGEN TOT

1.300 KG

De oude Vivaro was nog een kopie van de Renault Trafic, maar de huidige behoort volledig tot de Stellantis-familie en is een kloon van de Citroën Jumpy, Fiat Scudo en Peugeot Expert. Deze Opel kwam op de markt eind 2023 en onderscheidt zich van zijn neven door een eigen snoet, gekenmerkt door een zwarte strook die de koplampen verbindt en de grote Blitz (het Opel logo dat een bliksemschicht voorstelt) in het midden van de grille. Het interieur is identiek aan dat van de neven uit de Stellantis-groep, met een aangenaam en praktisch dashboard met centraal een scherm van 5 of 10 duim voor het bedienen van een modern mediasysteem. De Vivaro is beschikbaar in twee lengtes, maar slechts in één hoogte. Het laadvolume is royaal, vooral met het FlexCargo-luik, dat het mogelijk

maakt om zeer lange voorwerpen (tot 4 meter in de L3) te laden tot in de cabine. Ook het nuttige laadvermogen is uitstekend, met meer dan 1 ton bij de meeste versies en een maximum van 1,3 ton.

Onder de motorkap is keuze uit drie dieselmotoren: een 1.5 van 120 pk (manuele zesbak) en een 2.0 van 145 pk (manuele bak of achtrapsautomaat) of 180 pk (enkel met automaat). Deze Opel-bestelwagen rijdt net als zijn neven, dat wil zeggen erg goed. De instapprijs is gelijk aan die van de Citroën Jumpy en Peugeot Expert, maar daarmee ook iets hoger dan die van de Fiat Scudo. Recent kwam er ook een Sportive-variant (enkel in L2 en 180 pk, voor €36.250 excl. btw), uitgerust met aluminium velgen van 17 duim, zwarte en gele sportstickers, en een rijke uitrusting.

+ VOOR

- Algemeen rijplezier (motoren, chassis)
- Stijlvolle Sportive-uitvoering

- TEGEN

- Geen automaat voor 120 pk-versie
- Slechts één hoogte

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 120 tot 180 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,3 tot 8,3

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 2,5 tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT

6,6 M³

LAADVERMOGEN TOT

1.300 KG

En hier is nog een bestelwagen uit de Stellantis-stal. Je herkent hem aan zijn snoet, maar verder is de Peugeot Expert technisch volledig identiek aan zijn neven, de Citroën Jumpy, Fiat Scudo en Opel Vivaro. Net als dat drietal werd dit model eind 2023 grondig in het nieuw gestoken, zowel vanbuiten als vanbinnen. En eveneens zoals de andere leden van de familie wordt deze compacte bestelwagen van Peugeot aangeboden in twee carrossielengtes (4,98 of 5,33 m) en één hoogte (1,94 m), met een mooie binnenruimte, vooral met het Moduwork-luik, dat het mogelijk maakt in de lengte te laden tot onder de passagiersstoel in de cabine.

Je zit goed achter het stuur (dat hier niet zo klein is als in de Partner, maar normaal van formaat) en het rijplezier ontbreekt

niet. De basisdiesel, een 1.5 met 120 pk en 300 Nm, is wat krap bij volle belading en niet verkrijgbaar met een automatische transmissie; wij raden de 2-liter met 145 pk en 370 Nm aan (handgeschakeld of automatisch) of, als het nog wat sneller vooruit moet gaan, de versie van 180 pk en 400 Nm, die enkel met automaat geleverd wordt. Die krachtigste diesel is sinds kort ook beschikbaar in Tech Edition-uitvoering (alleen L2), met een stoer uiterlijk (aluminium velgen van 17 duim, bumpers in koetswerkkleur, stickers op de motorkap en achteraan zijpanelen met accenten in het groen van Peugeot Sport). Knap, maar dat heeft wel zijn prijs: €36.250 excl. btw voor de diesel van 180 pk en... €46.700 voor de elektrische versie, die we in een aparte categorie behandelen.

+ VOOR

- Algemeen rijplezier (motoren, chassis)
- Stijlvolle Tech Edition-uitvoering

- TEGEN

- Geen automaat voor 120 pk-versie
- Slechts één hoogte

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 120 tot 180 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,3 tot 8,3

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	van 2,5 tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hieraast:





LAADVOLUME TOT

8,9 M³

LAADVERMOGEN TOT

1.251 KG

De derde generatie van de Trafic stamt uit 2014, en onderging een eerste facelift in 2019 en een tweede eind 2021. Bij die laatste gelegenheid kreeg deze Renault een nieuwe neus met vlakke motorkap, verticale grille en standaard *full led*-koplampen, en daarnaast een volledig vernieuwd interieur. Hoewel het moderne en ergonomisch uitgekiende dashboard nog altijd grotendeels uit harde kunststoffen bestaat, voelt de leefruimte hoogwaardiger aan dan voorheen. Ook de nieuwe deurpanelen met bredere armsteunen vallen op. Door de rugleuning van de middelste stoel neer te klappen verandert de cabine in een mobiel kantoor met tal van opbergmogelijkheden. Het standaard meegeleverde Easy Link-multimediasysteem wordt bediend via een scherm van 8 duim en is

compatibel met Android Auto en Apple CarPlay. Geïntegreerde navigatie en een inductielader voor smartphones zijn tegen meerprijs leverbaar.

De Trafic blijft verkrijgbaar in 2 lengtes (5,08 of 5,48 m) en 2 hoogtes (1,97 of 2,50 m). Het laadvolume varieert van 5,8 tot 8,9 m³, wat bijzonder goed is voor deze categorie. In de langere L2-versie maakt een luik in de scheidingswand de grootste laadlengte van het segment mogelijk: 4,15 m. Het nuttige laadvermogen is gemiddeld voor dit segment. Behalve de elektrische versie zijn er alleen tweeliterdieselmotoren beschikbaar, met 110, 130, 150 of 170 pk. Enkel de twee sterkste uitvoeringen krijgen een automaat, in feite een gerobotiseerde bak met dubbele koppeling en 9 versnellingen.



VOOR

- Prettige, praktische cabine
- 2 hoogtes, referentie qua maximaal laadvolume



TEGEN

- Geen automaat voor instapversie
- Veel uitrusting is optioneel

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 110 tot 170 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,9 tot 8,1

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	3,75 of 4,15 m
Breedte tussen de wielkasten	1,27 m
Hoogte laadruimte	1,39 of 1,90 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT

6,8 M³

LAADVERMOGEN TOT

1.330 KG

De Transporter is een waar instituut in het genre en zit inmiddels aan zijn 7e generatie. Deze nieuwste, gelanceerd in 2025, is echter niet langer een puur Volkswagen-product: het is nu technisch gezien een tweelingbroer van de Ford Transit Custom. Voor de Volkswagen-puristen is dat mogelijk een doorn in het oog. Toch is deze Transporter 'made by Ford' een uitstekend product, beschikbaar in twee lengtes (5,05 of 5,45 m) maar tot nader order slechts één hoogte (1,98 m). De maximale laadlengte is niet uitzonderlijk (tot 3,47 m voor de L2 als je tot in de cabine laadt), maar het dashboard is prettig en voorzien van een groot centraal scherm van 13 duim. Het bovenste deel van het dashboard uit de Ford is hier herwerkt en ademt een VW-sfeer, met ook een specifiek instrumentenpaneel. Er is wel

geen spoor meer van het stuurwiel dat horizontaal kan opklappen om er een tafeltje van te maken, zoals bij de Transit.

Zoek niet naar eigen Volkswagen-motoren of de bekende DSG-versnellingsbak; de Transporter doet het met Ford-aandrijfgehele, te beginnen bij een tweeliterdiesel van 110, 150 of 170 pk (geen 136 pk-versie hier). De krachtigste varianten krijgen een soepele automaat (met koppelmvormer en acht versnellingen) en kunnen ook voorzien worden van vierwielaandrijving om moeiteloos gladde wegen aan te kunnen. Daarnaast is de Transporter voor het eerst verkrijgbaar in een volledig elektrische uitvoering (zie aparte rubriek) en nog in navolging van de Transit Custom komt hij er binnenkort ook als plug-inhybride met benzinemotor.

+ VOOR

- Aangename cabine
- Vierwielaandrijving beschikbaar

- TEGEN

- Matige maximale laadlengte
- Momenteel slechts in één hoogte verkrijgbaar

TECHNIEK**Motor**

Diesel - Van 110 tot 170 pk

Verbruik(l/100 km)
Van 6,9 tot 8,9**BINNENMATEN/CAPACITEITEN**

Max. laadlengte	2,60 m of 3,02 m
Breedte tussen de wielkasten	1,39 m
Hoogte laadruimte	1,38 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.800 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



TOYOTA PROACE

MIDDELGROTE BESTELWAGENS



PRIJS VANAF
€ 29.400
zBTW
(L2 - 120 pk)

TCO **515,01 €**
incl. BTW/PER MAAND
(L2 - 120 pk)

+ VOOR

- Algemeen rijcomfort (motoren, chassis)
- 10 jaar/185.000 km garantie

- TEGEN

- Hoge prijs
- Vrij saai uiterlijk

6,6 M³

LAADVOLUME TOT

1.400 KG

LAADVERMOGEN TOT

We kijken hier naar een aangetrouwd lid van de bestelwagenfamilie van Stellantis: Toyota heeft een deal gesloten met de Frans-Italiaanse groep, die aan de Japanse constructeur bedrijfswagens in diverse formaten levert. In dit segment is dat de Proace, een kloon van de Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel Vivaro en Peugeot Expert. Zijn voorkomen is wel iets minder verfijnd, en er zijn ook geen sportiever ogende uitvoeringen zoals bij zijn neven. Net als die modellen is deze Toyota-bestelwagen verkrijgbaar in twee lengtes (4,98 of 5,33 m), maar slechts in één hoogte (1,94 m). Ook hier is een luik (Smart Cargo) tussen laadruimte en cabine

beschikbaar, voor een laadlengte tot 4 meter (Long Van-versie). Het dashboard is hetzelfde als bij Stellantis en het interieur praktisch ingericht. In de neus vinden we Stellantis-diesels: een 1.5 van 120 pk (manuele zeskak), een 2.0 van 144 pk (manuele zeskak of achtrapsautomaat) en een 2.0 van 177 pk (enkel automaat). Deze Proace is duidelijk duurder dan de Stellantis-modellen en het verdelersnetwerk van Toyota is minder uitgebreid, maar de Japanner biedt een troef: een zeer ruime garantie van 10 jaar of 185.000 km (mits het voertuig correct onderhouden werd bij de merkgarage). Een unieke dekking op de markt.

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 120 tot 177 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 6,6 tot 7,8

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 2,5 tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

CITROËN E-JUMPY

MIDDELGROTE BESTELWAGENS EV



PRIJS VANAF
€ 37.700
zBTW
(L2 - 50 kWh)

TCO **550,53 €**
incl. BTW/PER MAAND
(L2 - 75 kWh)

+ VOOR

- Keuze tussen twee batterijen
- Nuttig laadvermogen voor deze categorie

- TEGEN

- Prestaties wat krap onder zware belasting
- Meerprijs ten opzichte van de diesel

6,6 M³

LAADVOLUME TOT

1.178 KG

LAADVERMOGEN TOT

Zoals al zijn neven van de Stellantis-groep is de Citroën Jumpy ook beschikbaar met elektrische aandrijving. Er is zelfs keuze uit twee versies. Maar zoals altijd zijn deze BEV-varianten duur: ze kosten in ons land €10.000 meer dan de minst dure dieselversie. En dat is dan voor de kleine batterij (50 kWh, WLTP-rijbereik van maximaal 224 kilometer, leeggewicht van 1,9 ton). Om de grote batterij te hebben (75 kWh, 350 km, 2,1 ton) moet je nog eens €5.000 extra rekenen. Het is de prijs die je betaalt om in stilte en zonder trillingen te rijden, wat inderdaad best aangenaam is, ook al volstaat het vermogen van 136 pk maar net in volgeladen toestand. De

elektrische Jumpy blijft beschikbaar in twee lengtes en verliest niets aan binnenruimte in vergelijking met de dieselversies. Het nuttige laadvermogen blijft interessant voor deze categorie – tot meer dan 1 ton – maar het geremde sleepvermogen daalt wel sterk vergeleken met de diesels. De ingebouwde AC-lader van 11 kW laadt de kleine batterij volledig op in 5 uur en de grote in 7,5 uur. Aan een DC-laadpaal slikken de batterijen een maximaal vermogen van 100 kW en duurt het laden tot 80%, onder de beste omstandigheden, 38 minuten voor de batterij van 50 kWh en 45 minuten voor die van 75 kWh. Dat is in de goede middenmoot.

TECHNIEK

Motor

136 pk

Batterijcapaciteit (nuttig)

50 of 75 kWh

Rijbereik (WLTP)

Tot 224 of 350 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 2,50 tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	1.000 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:



FIAT E-SCUDO VAN



PRIJS VANAF
€ **37.700 €** TCO **554,28 €**
zBTW incl. BTW/PER MAAND
(L2 - 50 kWh) (L2 - 75 kWh)

+ VOOR

- Keuze tussen twee batterijen
- Nuttig laadvermogen voor deze categorie

- TEGEN

- Prestaties wat krap onder zware belasting
- Meerprijs ten opzichte van de diesel

6,6 M³

LAADVOLUME TOT

1.200 KG

LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	50 of 75 kWh	Tot 224 of 352 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 2,50 tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	1.000 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



Achter zijn grote, herkenbare Fiat-logo is de Scudo in feite een kloon van de Citroën Jumpy, Opel Vivaro en Peugeot Expert, zijn neven binnen de Stellantis-groep. Hij deelt zijn techniek met hen, en daarom zijn er ook in dit geval twee elektrische versies: een met kleine batterij (50 kWh), voornamelijk bedoeld voor stadsverkeer (tot 224 km WLTP-rijbereik), en een andere met grotere actieradius (tot 352 km). Aan DC-laadpalen accepteren beide een maximaal vermogen van 100 kW en laden ze tot 80% in respectievelijk 32 of 45 minuten. Aan een AC-laadpunt vult de driefasige 11 kW-lader

de cellen in respectievelijk 5 en 7,5 uur. Onderweg zijn de 136 elektrische paarden niet overbodig om de 2 ton leeg van deze bestelwagen voort te bewegen. Ondanks de vrij bescheiden prestaties kan de elektrische Scudo sportief voor de dag komen, althans in de recente – en dure: €46.700 excl. btw – S-Design-afwerking (alleen beschikbaar in L2 met 75 kWh-batterij), te herkennen aan zijn gespotten bumpers, lichtmetalen velgen van 17 duim en zwarte strepen op de carrosserie. Zo aangekleed onderscheidt de Scudo zich duidelijk van zijn neven. Die S-Design-afwerking is trouwens ook beschikbaar voor de diesel van 180 pk (€36.250 excl. btw).

FORD E-TRANSIT CUSTOM



PRIJS VANAF
€ **46.475 €** TCO **545,09 €**
zBTW incl. BTW/PER MAAND
(L1 - 136 pk) (L1 - 218 pk)

+ VOOR

- Interessant rijbereik
- Drie vermogensniveaus

- TEGEN

- Vrij hoge prijs
- Slechts één hoogte

6,8 M³

LAADVOLUME TOT

1.074 KG

LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136, 218 of 286 pk	64 kWh	Tot 331 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,60 of 3,45 m
Breedte tussen de wielkasten	1,39 m
Hoogte laadruimte	1,43 m
Sleepvermogen geremd	2.300 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



In zijn elektrische versie is de Transit Custom een drievoudig aanbod: hij bestaat met 136 pk (max. 120 km/u), met 218 pk (130 km/u) voor de meer gehaaste werkers, en met 286 pk voor de sportievelingen (160 km/u, enkel in MS-RT-afwerking), met in alle gevallen 415 Nm koppel en een eenpedaalmodus. De motor is achterin ingebouwd (de E-Transit is dus een achterwielaandrijver, terwijl de versies met verbrandingsmotor voorwielaangedreven zijn). Hij is onder een hoek van 90° geplaatst om de laadruimte te maximaliseren, die niets verliest aan volume vergeleken met de dieselversies (ook de E-Transit Custom is beschikbaar in twee lengtes). Deze elektrische variant

boet wel aan nuttig laadvermogen in, maar kan toch nog een ton in zijn laadruimte meenemen, wat billijk is. De NMC-batterij van 64 kWh biedt een WLTP-rijbereik tot 331 km. De 11 kW AC-lader laadt ze volledig op in ongeveer 7 uur. Aan een gelijkstroomlader (DC) accepteert de batterij tot 125 kW en gaat ze van 10 naar 80% in ongeveer 40 minuten. Er zijn binnenin 230-voltstopcontacten om gereedschap (tot 2,3 kW) te voeden via de batterij. Dit is een geslaagde elektrische bestelwagen, maar hij is niet goedkoop, ook al hoeft het onderhoud slechts om de twee jaar te gebeuren, zonder kilometerbeperking. Een versie met vierwiel aandrijving volgt in het voorjaar van 2026.

MAXUS E-DELIVER 5

MIDDEL GROTE BESTELWAGENS EV



De origineel vormgegeven Maxus e-Deliver 5 rijdt met zijn neoretro accenten niet ongemerkt voorbij. De cabine is modern en stijlvol, maar alle functies van het voertuig (inclusief de airconditioning) vereisen bediening via de menu's op het centrale scherm, wat niet erg praktisch is (en ook niet erg veilig) tijdens het rijden. Een ander minpunt: er is weinig opbergruimte en geen geïntegreerde gps. Qua carrosserie is er maar één variant beschikbaar, van 4,80 m lang. Het laadvolume is echter zeer royaal, net als de laadlengte. Ook is er maar één keuze voor de motor, die 163 pk en 240 Nm koppel naar de voorwielen stuurt. Genoeg

om deze Chinese elektrische bestelwagen in 10,7 seconden van 0 naar 100 km/u te brengen wanneer hij leeg is. De topsnelheid is daarentegen begrensd op 120 km/u. Er is ook maar één batterij verkrijgbaar: een lithium-ijzerfosfaatbatterij (dus zonder koper of kobalt) met een capaciteit van 64 kWh en een theoretische actieradius van 335 kilometer, waarmee deze Maxus binnen het gemiddelde van het segment valt. De batterij laadt op in ongeveer 7,5 uur aan een AC-laadpunt (met een ingebouwde lader van 11 kW) en gaat van 5 naar 80% in ongeveer 45 minuten aan een DC-snellader (maximaal vermogen van amper 70 kW).

PRIJS VANAF
€ **37.990** €
zBTW

TCO **544,63** €
incl. BTW/PER MAAND

+ VOOR

- Zeer interessante verhouding tussen afmetingen en nuttig volume
- 5 jaar/100.000 km garantie

- TEGEN

- Slechts één carrosserievariant
- Mogelijk lage restwaarde door merkbekendheid

6,6 M³

LAADVOLUME TOT

1.125 KG

LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
163 pk	64 kWh	335 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,65 m
Breedte tussen de wielkasten	1,25 m
Hoogte laadruimte	1,45 m
Sleepvermogen geremd	1.500 kg

MAXUS E-DELIVER 7



Deze 7 is minder stijlvol dan de e-Deliver 5, maar wel groter, des te meer omdat hij beschikbaar is in twee versies: L1 van 5 meter lang (nuttig volume van 5,9 m³) en L2 van 5,36 meter (6,7 m³). Dat zijn degelijke waarden. Alleen de laadhoogte is wat beperkt, door de batterijen in de vloer. De verzorgde cabine pronkt met een groot centraal aanraakscherm van 12,3 duim, maar het mediasysteem doet het zonder geïntegreerde gps. Navigeren moet dus via je smartphone. Er is slechts één motor, maar die is wel krachtig: 204 pk en 330 Nm, waarmee de e-Deliver 7 van 0 naar 100 km/u accelereert in 11,5 seconden. De top-

snelheid is begrensd op 120 km/u. Voor de batterij zijn er twee keuzes: 77 kWh (alleen voor de L1), met een WLTP-rijbereik van 318 km, of 88 kWh (L1 of L2), die officieel tot 370 kilometer mogelijk maakt. In beide gevallen gaat het om LFP-cellen (zonder nikkel of kobalt). Aan een AC-laadpunt (ingebouwde lader van 11 kW) wordt de kleine batterij opgeladen in ongeveer 8 uur en de grootste in 9,5 uur. Aan een DC-laadpaal (maximaal vermogen van 90 kW) duurt een laadbeurt van 20 tot 80% tussen de 45 minuten en 1 uur. De e-Deliver 7 geniet 5 jaar garantie, maar met een maximum van 100.000 km, tegenover 160.000 km voor de dieselsversie.

PRIJS VANAF
€ **44.990** €
zBTW

TCO **635,00** €
incl. BTW/PER MAAND

(L1 - 77 kWh) (L1 - 77 kWh)

+ VOOR

- 5 jaar/100.000 km garantie
- Krachtige motor, keuze uit twee batterijen

- TEGEN

- Meerprijs ten opzichte van de diesel
- Merkimago moet nog opgebouwd worden (restwaarde?)

6,7 M³

LAADVOLUME TOT

1.125 KG

LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
204 pk	77 of 88 kWh	Tot 318 of 370 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,55 of 2,91 m
Breedte tussen de wielkasten	1,39 m
Hoogte laadruimte	1,33 m
Sleepvermogen geremd	1.500 kg

MERCEDES E-VITO



PRIJS VANAF
€ 56.075 zBTW
 (L2 - 60 kWh)

TCO
637,58 €
 incl. BTW/PER MAAND
 (L2 - 90 kWh)



VOOR

- Keuze tussen twee batterijen
- Invloed van merkimago op restwaarde



TEGEN

- Zeer hoge prijs
- Laadvermogen aan de lage kant

6,6 M³

LAADVOLUME TOT

882 KG

LAADVERMOGEN TOT

De Vito is verkrijgbaar met elektrische aandrijving, maar enkel met de twee grootste lengtes (L2 van 5,14 m en L3 van 5,37 m). De basisversie biedt vrij beperkte prestaties: een motor van 115 pk en 360 Nm (maximumsnelheid van 120 km/u) en een batterij van 60 kWh, die een theoretisch rijbereik van 283 kilometer mogelijk maakt. Voor €2.800 extra krijg je de batterij van 90 kWh, die het officiële rijbereik opkrikt tot 432 kilometer. In combinatie met die grotere batterij kun je tegen meerprijs ook kiezen voor een motor van 204 pk en 362 Nm (topsnelheid van 160 km/u). Die is beter aangepast aan het hoge gewicht van deze bestelwagen (2,5 ton

leeg), die een vrij beperkt nuttig laadvermogen biedt voor het segment. Voor een goede energierecuperatie onderweg zijn er meerdere regeneratieniveaus beschikbaar, waaronder een automatische stand die zich aanpast aan de omstandigheden. Aan een laadpunt vult de 11 kW-AC-lader de kleine batterij in 6,5 uur en de grote in 10 uur. Op gelijkstroom (DC) duurt laden van 10 tot 80% ongeveer 35 minuten voor de kleine batterij (maximaal vermogen van 80 kW) en 45 minuten voor de grote (110 kW). De cabine van de e-Vito is aangenaam ingericht en de ster op de neus straalt prestige uit. Maar dat heeft wel een stevig prijskaartje.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
115 of 204 pk	60 of 90 kWh	Tot 432 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,27 m
Hoogte laadruimte	1,39 m
Sleepvermogen geremd	Niet meegedeeld

OPEL VIVARO ELECTRIC



PRIJS VANAF
€ 37.700 zBTW
 (L2 - 50 kWh)

TCO
546,03 €
 incl. BTW/PER MAAND
 (L2 - 75 kWh)



VOOR

- Keuze tussen twee batterijen
- Nuttig laadvermogen voor de categorie



TEGEN

- Prestaties wat krap onder zware belasting
- Meerprijs ten opzichte van de diesel

6,6 M³

LAADVOLUME TOT

1.157 KG

LAADVERMOGEN TOT

Net als zijn neven binnen de Stellantis-groep (Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Peugeot Expert) is de Vivaro beschikbaar met elektrische aandrijving. Ook hier heb je de keuze tussen een kleine batterij, voornamelijk bedoeld voor (rand)stedelijk verkeer (50 kWh, WLTP-rijbereik van 224 km), of een grotere, voor wie lange ritten in één keer wil afleggen (75 kWh, 352 km). De batterijen laden tot 11 kW op wisselstroom (AC) en 100 kW op gelijkstroom (DC). De motor levert in alle gevallen 136 pk, wat niet bijzonder krachtig is, maar het koppel van 270 Nm zorgt voor behoorlijke hernemingen. Net als bij de neven is de topsnelheid begrensd

op 130 km/u en zijn er drie rijmodi (Normal, Eco en Power) en drie niveaus van regeneratie bij vertraging. De batterijen zijn onder de vloer geplaatst, tussen de voor- en achterwielen, zodat er niets verloren gaat aan binnenruimte. Zoals de dieselvesies van de Vivaro zijn ook de elektrische modellen verkrijgbaar in twee lengtes, met een dege-lijk nuttig laadvermogen voor dit segment. Toch blijft ook hier de meerprijs ten opzichte van de basisdiesel fors: €10.000. Wel is het zo dat, als je thuis oplaadt, een elektrisch voertuig goedkoper is in gebruik, maar je zult al veel moeten rijden om de hogere aankoop- en prijs te compenseren.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	50 of 75 kWh	Tot 224 of 352 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 2,50 tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	1.000 kg

Een offerte of testrit?
 Scan de QR-code hiernaast:



PEUGEOT E-EXPERT

€ **37.700 €** zBTW **TCO 587,28 €** (L2 - 50 kWh) (L3 - 75 kWh)



- + VOOR**
- Keuze tussen twee batterijen
 - Goed nuttig laadvermogen voor deze categorie
- TEGEN**
- Prestaties wat krap onder zware belasting
 - Meerprijs ten opzichte van de diesel

6,6 M³ LAADVOLUME TOT **1.178 KG** LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	50 of 75 kWh	Tot 224 of 352 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 2,50 tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	1.000 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



Ook de Peugeot Expert bestaat in een elektrische versie, net als zijn neven binnen de Stellantis-groep: de Citroën Jumpy, Fiat Scudo en Opel Vivaro. Het radiatorrooster is anders, maar verder is alles hetzelfde. De Expert deelt met zijn verwanten het interieur dat eind 2023 werd vernieuwd, is beschikbaar in twee lengtes en kan uitgerust worden met twee verschillende batterijen: 50 kWh (WLTP-rijbereik van 224 km) en 75 kWh (352 km). Deze elektrische versies worden vooral gewaardeerd in de stad, waar hun motor van 136 pk en 270 Nm zacht, stil en voldoende pittig is. Op de grote wegen heeft de motor minder pit en, zoals altijd bij elektrisch rijden,

stijgt het verbruik er snel en smelt het rijbereik zienderogen. Net als de andere elektrische bestelwagens van Stellantis heeft de e-Expert schakelpeddel aan het stuur om het regeneratieniveau bij het vertragen in drie standen in te stellen. Er is ook een Eco-modus, die het vermogen toeknipt om het stroomverbruik te beperken. AC-laden (11 kW) duurt 5 uur met de kleine batterij en 7,5 met de grote; op gelijkstroom (max. 100 kW) duurt het respectievelijk 32 of 45 minuten om van 10 tot 80% op te laden. De elektrische Expert is ook beschikbaar in een Tech Edition-versie met sportieve uitstraling (enkel met 75 kWh en L2, €46.700 excl. btw).

RENAULT TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC

PRUIS VANAF € **39.835 €** zBTW **TCO 482,61 €** incl. BTW/PER MAAND (L1H1) (L2H2)



- + VOOR**
- 22 kW-AC-lader
 - Ook beschikbaar in H2-variant
- TEGEN**
- Vrij hoge prijs
 - Prestaties wat krap onder belasting

8,9 M³ LAADVOLUME TOT **1.149 KG** LAADVERMOGEN TOT

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
122 pk	50 kWh	294 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	3,75 of 4,15 m
Breedte tussen de wielkasten	1,27 m
Hoogte laadruimte	1,39 of 1,90 m
Sleepvermogen geremd	920 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



Als vaste waarde in zijn segment is de Trafic ook verkrijgbaar in een elektrische versie. Die bestaat in 3 carrosserievarianten: L1H1 (5,08 m lang en 1,97 m hoog), L2H1 (5,48 m lang, 1,97 m hoog) en L2H2 (5,48 m lang, 2,50 m hoog), wat dus een groot maximaal laadvolume biedt. Onder de motorkap houdt de Trafic E-Tech het wat bescheidener: er is maar één motor, overgenomen van de compacte elektrische Kangoo, die slechts 122 pk en 245 Nm koppel levert. De Trafic weegt ongeveer 2 ton en doet leeg de 0-100 km/u in minder dan 14 seconden, maar beladen is hij wat traag. De topsnelheid is begrensd op 110 km/u. De lithium-ionbatterij is van

het type NMC (nikkel-mangaan-kobalt) en biedt een WLTP-rijbereik van 294 kilometer. Dankzij de standaard 22 kW-lader kan de batterij op wisselstroom snel worden opgeladen: van 15 naar 80% duurt minder dan 2 uur, een volledige laadbeurt nog geen 3. Aan een DC-laadpaal daarentegen is het toegelaten vermogen beperkt (50 kW) en vergt het 1 uur om van 15 naar 80% te gaan. Deze elektrische Trafic biedt een zeer goed nuttig laadvermogen voor zijn segment en is een geslaagde, aangename bestelwagen. Maar de basisprijs ligt vrij hoog vergeleken met de concurrentie van Stellantis (Citroën, Fiat, Opel, Peugeot).

TOYOTA PROACE EV

PRIJS VANAF
€ **44.580** €
zBTW
(L2)

TCO **561,53** €
(L3)



+ VOOR

- Nuttig laadvermogen voor de categorie
- 10 jaar/185.000 km garantie

- TEGEN

- Hoge prijs, slechts één batterij beschikbaar
- Vrij saaie stijl

6,6 M³
LAADVOLUME TOT

1.000 KG
LAADVERMOGEN TOT

Toyota doet een beroep op Stellantis om in Europa een gamma bedrijfswagens aan te bieden en deze Proace is een kloon van de Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel Vivaro en Peugeot Expert. Minder stijlvol, dat moet gezegd worden, maar technisch is alles hetzelfde en deze Toyota-bestelwagen is er dus ook in een elektrische uitvoering. Wel is hier alleen het grotere cellenpakket van 75 kWh beschikbaar (de Stellantis-bestelwagens in dit segment worden ook aangeboden met een kleinere batterij van 50 kWh, wat de basisprijs verlaagt). De Proace EV belooft een WLTP-rijbereik van 350 kilometer, maar in werkelijkheid zal dat altijd minder zijn,

zeker als je voornamelijk op de snelweg rijdt. De ingebouwde driefasige 11 kW-lader kan de batterij in ongeveer 7,5 uur volledig opladen. Aan DC-snelladers accepteert de Proace EV tot 100 kW piekvermogen en duurt het ongeveer 45 minuten om het batterijpeil van 10 naar 80 procent te krijgen. Deze bestelwagen met batterij weegt 2 ton leeg, kan 1 ton vracht meenemen in zijn laadruimte en hetzelfde gewicht slepen. Kortom, deze Toyota heeft de kwaliteiten van zijn verwanten uit de Stellantis-groep en biedt bovendien een zeer ruime garantie (10 jaar/185.000 km), maar hij kost ook €2.000 meer bij gelijke batterij.

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	75 kWh	350 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 2,50 tot 4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	1.000 kg

VOLKSWAGEN E-TRANSPORTER

PRIJS VANAF
€ **50.820** €
zBTW
(L1 - 136 pk)

TCO **559,37** €
incl. BTW/PER MAAND
(L2 - 136 pk)



+ VOOR

- Interessant rijbereik
- Drie vermogensniveaus

- TEGEN

- Hoge prijs
- Slechts één hoogte

6,8 M³
LAADVOLUME TOT

1.193 KG
LAADVERMOGEN TOT

De huidige generatie VW Transporter is een technische kloon van de Ford Transit Custom en aldus eveneens met elektrische aandrijving verkrijgbaar, een primeur voor het model. De E-Transporter oogt minder stijlvol, maar is wel groter én praktischer dan die andere elektrische bestelwagen van VW: de ID.Buzz. De motor is geplaatst op de achteras en drijft de achterwielen aan. Er is keuze uit drie vermogensniveaus: 136 pk (0-100 km/u in 13,6 s leeg en maximumsnelheid van 110 km/u), 218 pk (8,6 s, 150 km/u) of 286 pk (7,4 s en eveneens 150 km/u). Al die versies hebben hetzelfde koppel (415

Nm) en worden gevoed door een batterij met een bruikbare capaciteit van 64 kWh, die maximaal 11 kW op wisselstroom en 125 kW op gelijkstroom kan laden. Volkswagen geeft een gemiddeld elektrisch verbruik op van 22 kWh/100 km voor de 136 pk-versie en 23 kWh/100 km voor de versies met 218 en 286 pk, net als een theoretisch rijbereik van respectievelijk 330 en 318 km – reken in de praktijk eerder op 250 km. Dankzij 230-volt-stopcontacten kun je gereedschap via de hoofdbatterij opladen. Deze Transporter is echter niet goedkoop en zelfs duurder dan de technisch identieke Ford Transit Custom.

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
Van 136 tot 286 pk	64 kWh	Tot 331 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	2,60 of 3,45 m
Breedte tussen de wielkasten	1,39 m
Hoogte laadruimte	1,43 m
Sleepvermogen geremd	2.300 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT

17 M³

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

1.395 KG

Eind 2023 onderging de Citroën Jumper een flinke update, al onderscheidt hij zich technisch nog altijd niet echt van zijn Stellantis-bruikgenoten (Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Opel Movano) en van de Toyota Proace Max, waarmee hij dezelfde basis deelt. Het opvallendste verschil zit hem in de hertekende voorkant. Onder de motorkap vind je de vertrouwde 2.2 BlueHDi-dieselmotoren van Fiat-origine, met een vermogen van 120, 140 of 180 pk. De twee krachtigste varianten kunnen tegen meerprijs gekoppeld worden aan een automatische achtrupsversnellingsbak. Daarnaast is de Jumper er ook in een elektrische versie, die je verderop in deze gids kunt ontdekken.

Het interieur van de Jumper kreeg een flinke opfrisbeurt met een nieuw dashboard, een centraal scherm tot 10 duim en een optioneel digitaal instrumentenpaneel.

De connectiviteit werd verbeterd en ook de rijhulpsystemen kregen een update: zo zijn er nu 360°-parkeersensoren, een vermoeidheidswaarschuwing, een noodremhulp met voetgangersdetectie, verkeersbordherkenning, rijstrookassistentie, enzovoort... Met het Drive Assist-pakket krijg je bovendien adaptieve cruisecontrol, rijstrookhulp en fileassistentie tot 30 km/u. De parkeerrem is voortaan elektrisch en een inductielader voor smartphones maakt het leven binnenin net dat tikkeltje makkelijker. Een digitale binnenspiegel, gekoppeld aan de achteruitrijcamera, zorgt voor een beter zicht naar achteren. Qua formaat is de Jumper leverbaar in zes varianten (L2 tot L4) met laadvolumes van 10 tot 17 m³. Wie meer flexibiliteit nodig heeft, kan ook kiezen voor een versie met enkel of dubbel chassis, ideaal voor specifieke opbouwen.

+ VOOR

- Groot aantal koetswerkvarianten
- Zit- en veercomfort

- TEGEN

- Geen automaat voor 120 pk-versie
- Beetje gedateerde interieuraufwerking

TECHNIEK**Motor**

Diesel - Van 120 tot 180 pk

Verbruik(l/100 km)
Van 7,2 tot 10,4**BINNENMATEN/CAPACITEITEN**

Max. laadlengte
Breedte tussen de wielkasten
Hoogte laadruimte
Sleepvermogen geremd

Van 3,12 tot 4,07 m
1,42 m
Van 1,66 tot 2,17 m
Tot 3.000 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT

17 M³

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

1.395 KG

De Fiat Ducato rolt al meer dan veertig jaar van de band en groeide naast zijn Stellantis-kopieën (Citroën Jumper, Peugeot Boxer en Opel Movano) én de Toyota Proace Max uit tot een vaste waarde in het segment van de grote bestelwagens. In 2024 kreeg hij een update zonder de succesformule overhoop te gooien: het vertrouwde, imposante silhouet bleef behouden, maar de voorkant werd opgefrist met een nieuwe grille en bumper en een modernere ledlichtsignatuur. Een subtiele restyling dus, net als bij zijn neven, al komt hij daardoor misschien wat braaf over in vergelijking met sommige stoerdere concurrenten.

Het interieur is nu een stuk ergonomischer dankzij een vernieuwd stuurwiel, een hertekend dashboard en materialen van betere kwaliteit. Ook de connectiviteit kreeg een upgrade, met een digitaal display van 7 duim en een centraal scherm dat tot 10 duim

groot is. Het aanbod aan dieselmotoren blijft ruim: je kunt kiezen uit 2.2 MultiJet Euro 6E-motoren met 120, 140 of 180 pk, gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak of een achtrapsautomaat, afhankelijk van de uitvoering. Voor de zwaarste klussen is er bovendien een Heavy Duty-gamma beschikbaar. Het laadvermogen blijft een van de grote troeven van dit model, met een nuttig volume tot 17 m³ en een maximaal laadvermogen van bijna 1.500 kilo. Dankzij enkele aerodynamische verbeteringen belooft Fiat bovendien een daling van het verbruik en de CO₂-uitstoot tot wel 9%. De Ducato is daarnaast uitgerust met geavanceerde rijhulpsystemen, zoals een adaptieve cruisecontrol met fileassistentie – iets wat je in dit segment zelden ziet. Een niet te onderschatten voordeel tegenover de steeds technologischer wordende rivalen van buiten de Stellantis-groep.

+ VOOR

- Scherpe basisprijs
- Moderne uitrusting

- TEGEN

- Geen automaat voor 120 pk-versie
- Beetje gedateerde interieuraufwerking

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 120 tot 180 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 7,2 tot 10,4

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte
Breedte tussen de wielkasten
Hoogte laadruimte
Sleepvermogen geremd

Van 3,12 tot 4,07 m
1,42 m
Van 1,66 tot 2,17 m
Tot 3.000 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT

15,1 M³

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

1.469 KG

De Ford Transit is een van de bekendste bedrijfswagens ter wereld, met meerdere generaties en miljoenen verkochte exemplaren op zijn naam. De huidige editie, die inmiddels al bijna tien jaar meegaat, kreeg onlangs een grondige update. Je kunt hem nog steeds bestellen met traditionele diesel-motoren of als volledig elektrische variant (die we elders in deze gids bespreken). Bij de diesels loopt het vermogen uiteen van 105 tot 165 pk, met keuze uit voor-, achter- of vierwielaandrijving – die laatste enkel in combinatie met de krachtigste motor.

Binnenin vind je een digitaal instrumentenpaneel van 8 duim en het Sync4-multimediasysteem, inclusief een aanraak-scherm van 12 duim en 5G-connectiviteit. Het Delivery Assist-systeem maakt zijn

debuut op de versies met automaat en neemt enkele repetitieve handelingen over, zoals automatisch switchen naar de parkeerstand en het inschakelen van de waarschuwingsknipperlichten. Zo bespaar je volgens Ford tot 20 seconden per stop. Wie zwaarder werk verricht, kan optioneel kiezen voor een versterkte vooras, en specifieke uitrusting voor vakwerk laten inbouwen is nu nog eenvoudiger dan vroeger. De Ford Transit is er in vijf carrosserievarianten (L2H2, L2H3, L3H2, L3H3 en L4H2) met een laadvolume van 9,5 tot 15,1 m³. Het laadvermogen bedraagt tot 2,4 ton met een vrachtwagenrijbewijs en tot 1,5 ton met een B-rijbewijs. De lengte varieert van 5,5 tot 6,7 meter en de hoogte kan in de H3-uitvoering oplopen tot 2,78 meter.

+ VOOR

- Groot gamma, robuuste bestelwagen
- Rijgedrag en comfort

- TEGEN

- Matig maximaal nuttig laadvolume in deze klasse
- Sombor dashboard met erg klassiek design

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 105 tot 165 pk

Verbruik

(l/100 km)

Van 8,0 tot 10,9

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte

Van 3,08

tot 4,26 m

Breedte tussen de wielkasten

1,39 m

Hoogte laadruimte

Van 1,79 tot 2,12 m

Sleepvermogen geremd

Tot 3.500 kg

[Een offerte of testrit?](#)

Scan de QR-code hiernaast:



FUSO CANTER

PRIJS VANAF
€ **42.200 €** zBTW
TCO **800,68 €**
incl. BTW/PER MAAND
(130 pk Aut.)



- + VOOR**
- Noeste kleine vrachtwagen geschikt voor rijbewijs B
 - Beproefde motor, uitlaatrem
- TEGEN**
- Beetje gedateerde, lawaaierige diesel
 - Alleen chassis-cabine, geen bestelvariant

AFHANKELIJK VAN CARROSSERIE
LAADVOLUME TOT

1.565 KG
LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

De Fuso Canter, die enkel bestaat als op maat aankleedbare chassis-cabine, kreeg in 2024 een stevige update met de focus op veiligheid en ergonomie. De cabine heeft nu hetzelfde ontwerp als die van de elektrische eCanter en is voorzien van een centraal scherm van 6,95 duim met Apple CarPlay en Android Auto, digitale tellers en een multifunctioneel stuur. Ook de geluidsisolatie en de instap zijn verbeterd, voor extra comfort en gebruiksgemak. Technisch blijft de noeste, maar efficiënte Canter trouw aan zijn 3.0-diesel – die binnenin nog altijd goed hoorbaar is. Die levert 130 of 150 pk bij de lichtere versies, en tot 175 pk bij de zwaardere modellen. Schakelen

doe je met een manuele vijfbak of een gero-botiseerde zesbak met dubbele koppeling. De Canter is er met twee soorten cabines en drie wielbasissen (vanaf 2.500 mm). Dankzij het ladderchassis en het lage eigen gewicht blinkt hij uit in nuttig laadvermogen. De veiligheidsuitrusting is bij de tijd: automatische noodrem, uitgebreide dodehoekdetectie, vermoeidheidscontrole, snelheidsbegrenzer, achteruitrijcamera, bandendruksensoren en noodremsignaal. Een alcoholslot-aansluiting is standaard. Handig, vooral bij steile afdalingen, is ook de uitlaatrem. De elektrische eCanter valt buiten het bestek van deze gids, wegens niet verkrijgbaar in een uitvoering tot 3,5 ton.

TECHNIEK	
Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel - Van 130 tot 150 pk	Van 12,0 tot 12,7
BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Afhankelijk van carrosserie
Breedte tussen de wielkasten	-
Hoogte laadruimte	Afhankelijk van carrosserie
Sleepvermogen geremd	Tot 3.500 kg

GROTE BESTELWAGENS

IVECO DAILY

PRIJS VANAF
€ **OP AANVRAAG** zBTW
TCO **NIET BEKEND**



- + VOOR**
- Robuust, interessant nuttig laadvermogen
 - Luchtvering met variabele hoogte beschikbaar
- TEGEN**
- Weinig geïnspireerd design, bepaalde werkingsdetails
 - Commercieel beleid (prijs alleen op aanvraag)

19,6 M³
LAADVOLUME TOT

2.132 KG
LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

De Iveco Daily bestaat in tal van varianten, met enkele of dubbele achterwielen en een ruime keuze aan carrosserieën: vijf lengtes en drie hoogtes. Deze grote bestelwagen is er als diesel (116 tot 207 pk), maar ook als aardgasversie (CNG, 136 pk) en optioneel zelfs met vierwielaandrijving. Wie elektrisch wil rijden, kan kiezen voor de eDaily (zie elders). Een interessant extraatje is de optionele luchtvering Air Pro, waarmee je de hoogte van het chassis kunt aanpassen en de druk op elke schokdemper automatisch wordt afgestemd op de belading en het wegdek. Zo blijft de Daily niet alleen stabiel, maar vermindert de koetswerkrol in bochten met wel 30%. In

2024 kreeg de Daily een volledig vernieuwd dashboard, met een configureerbaar digitaal scherm van 10,25 duim en een 10 duim groot multimediasherm. Dat zorgt voor een moderne en intuïtieve bediening. Ook de toegang tot het voertuig werd slimmer: zodra de bestuurder in de buurt komt, gaan de lichten aan en worden de deuren automatisch ontgrendeld. Om het meergewicht van de nieuwe verplichte veiligheidsfeatures te compenseren biedt Iveco een Lightweight-pakket aan. Dat omvat onder meer een achterwielophanging met een enkele bladveer van composietmateriaal en een 40-liter tank, goed om meer dan 20 kilo laadvermogen te winnen.

TECHNIEK	
Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel - Van 116 tot 207 pk CNG - 136 pk	Vanaf 8,2 Niet meegedeeld
BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 2,6 tot 5,12 m
Breedte tussen de wielkasten	1,32 m
Hoogte laadruimte	Van 1,54 tot 2,10 m
Sleepvermogen geremd	Tot 3.500 kg

MAN TGE

GROTE BESTELWAGENS

PRIJS VANAF
€ **41.842** €
zBTW

TCO **NIET BEKEND**



+ VOOR

- Nieuw elektronisch platform
- Geluidsisolatie

- TEGEN

- Lichte stuurbekrachtiging bij hogere snelheid
- Remmen kunnen beter (177 pk)

18,4 M³

LAADVOLUME TOT

1.297 KG

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

Net als zijn neef, de VW Crafter, kreeg de MAN TGE in 2025 een technische en functionele update met de nadruk op rijcomfort en veiligheid. Uiterlijk verandert er niets, maar onderhuids is er wél nieuws. Zo maakt een vernieuwde elektronische architectuur, beter beveiligd tegen cyberaanvallen, over-the-air updates mogelijk. Standaard is de TGE nu uitgerust met onder meer een adaptieve cruise-control, actieve spoorassistentie, een actieve noodremfunctie, verkeersbordherkenning en een vermoeidheidscontrole. Afhankelijk van de uitvoering kan daar nog een rijstrookwisselassistent en een semiautonome file-assistent bijkomen. Het interieur is volledig

hertekend, met een modern dashboard, digitale tellers, een groot centraal aanraak-scherm (tot 12,9 duim), een multifunctioneel stuur, een elektrische parkeerrem en sleutel-vrij starten. Het gamma telt drie hoogtes en drie lengtes, allemaal met de 2.0 TDI-motor, gecombineerd met een manuele of automatische versnellingsbak – die laatste kreeg een handiger bediening aan het stuur. Er is keuze uit drie vermogensversies: 140, 163 of 177 pk. Onderweg overtuigt de TGE met zijn geluids-isolatie, comfortabele rijgedrag en wendbaarheid. Bij hoge snelheden is de besturing wel wat licht en bij de krachtigste versie kunnen de remmen nog beter.

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 140 tot 177 pk

Verbruik

(l/100 km)
Niet meegedeeld

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte

Van 3,45

tot 4,85 m

Breedte tussen de wielkasten

1,38 m

Hoogte laadruimte

Van 1,73

tot 2,20 m

Sleepvermogen geremd

Tot 3.500 kg

MAXUS DELIVER9

PRIJS VANAF
€ **37.990** €
zBTW
(L3H2)

TCO **727,92** €
incl. BTW/PER MAAND
(L3H2)



+ VOOR

- Behoorlijk complete basisversie
- Compatibel met HVO-biodiesel

- TEGEN

- Weinig uitrustingskeuze
- Hoge basisprijs (maar hoge kortingen mogelijk)

11,5 M³

LAADVOLUME TOT

1.140 KG

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

De Maxus Deliver 9 met verbrandingsmotor wordt aangedreven door een 2.0-turbodiesel van 148 pk die ook geschikt is voor HVO-biodiesel en gekoppeld is aan een manuele zesbak. Anders dan bij de elektrische eDeliver 9 bestaat de bestelwagen-variant hier wel slechts in één formaat: L3H2, met een laadvolume tot 11,5 m³ en een laadvermogen van 1.140 kilo. De toegang tot de laadruimte is praktisch dankzij grote deuropeningen en een lage vloer. De Deliver 9 is er daarnaast ook als chassis-cabine, die extra flexibiliteit verzekert voor een opbouw naar wens. Binnenin biedt de cabine een verhoogde zitpositie met een goed zicht rond-

om en een moderne, geconnecteerde uitrusting: een centraal aanraakscherm, bluetooth en, afhankelijk van de uitvoering, Apple CarPlay en Android Auto. Qua veiligheid zijn ABS, ESP, noodremassistentie en een rijstrookassistentie standaard. Het rijcomfort is prima als het voertuig leeg is, maar kan wat stug aanvoelen op slecht wegdek of bij volle belading. Afhankelijk van de uitvoering kun je kiezen voor luchtvering achteraan, die de stabiliteit en het comfort onder belading merkbaar verbetert. De catalogusprijs ligt iets hoger dan die van sommige gevestigde concurrenten, maar Maxus zet daar stevige kortingen tegenover.

TECHNIEK

Motor

Diesel - 148 pk

Verbruik

(l/100 km)
8,8

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte

3,41 m

Breedte tussen de wielkasten

1,37 m

Hoogte laadruimte

1,90 m

Sleepvermogen geremd

Tot 2.800 kg

MERCEDES SPRINTER



De Sprinter, die in 2024 een update kreeg, is uitgerust met een 2.0-diesel van 114, 150, 170 of 190 pk. Afhankelijk van de uitvoering schakel je met een manuele zesbak of de 9G-Tronic-automaat. Je kunt kiezen uit voor-, achter- of vierwielaandrijving. Het toegestane totaalgewicht loopt op tot wel 5,5 ton. Net als veel rivalen is de Sprinter er in tal van varianten: als bestelwagen, Tourer voor personenvervoer of chassis met enkele of dubbele cabine. De bestelwagenversie bestaat in drie lengtes en twee hoogtes, goed voor een laadvolume tot 15,5 m³. Via het 10,25 duim grote scherm van het MBUX-multimediasysteem heb je toegang tot navigatie, vlootbeheer en allerlei diensten via

Mercedes me. De bediening via het aanraak-scherm werkt meestal vlotter dan de spraakbesturing. De Sprinter is – al dan niet optioneel – uitgerust met een rist assistentiesystemen, zoals een actieve noodrem met dwarsverkeerdetectie, rijstrookassistentie, een cruisecontrol, vermoeidheidsdetectie, dodehoekassistent en een achteruitrijcamera. Op sommige uitvoeringen is ook een afslagassistent beschikbaar. De standaarduitrusting is uitgebreid, en opties die vaak samen worden gekozen – zoals winterpakketten, actieve veiligheidssystemen of laadruimtepakketten – zijn handig gebundeld. Zo wordt configureren kinderspel en kun je de Sprinter beter afstemmen op je vereisten.

PRIS VANAF
€ **40.395 €** zBTW
(L2H1 - 114 pk)

TCO **685,19 €**
incl. BTW/PER MAAND
(L2H1 - 170 pk)

- + VOOR**
- Aangename automaat (9G-Tronic)
 - Doordachte packs
- TEGEN**
- Prijskaartje stijgt snel
 - Matig sleepvermogen voor zijn klasse

15,5 M³
LAADVOLUME TOT

1.360 KG
LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK	
Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel - Van 114 tot 190 pk	Van 8,7 tot 10,5
BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 3,37 tot 4,81 m
Breedte tussen de wielkasten	1,35 m
Hoogte laadruimte	Van 1,72 tot 2,01 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.000 kg

NISSAN INTERSTAR



Hoewel hij technisch op dezelfde basis is gebouwd als de Renault Master, weet de Nissan Interstar zich toch te onderscheiden dankzij het Japanse designwerk aan de buitenkant. De neus kreeg een nieuwe grille met opvallende horizontale accenten en een volledig hertekende lichtsignatuur, wat hem direct een eigen, herkenbare look geeft. Ook onder de motorkap zijn er verschillen. Zo biedt Nissan, in tegenstelling tot Renault in België, wél de minst krachtige diesel-variant aan. De 2.0 dCi-motor is hier dus al verkrijgbaar vanaf 105 pk, met daarnaast de versies van 130, 150 en 170 pk. Voor wie

meer comfort wil, staat er ook een negen-trapsautomaat in de brochure. De Interstar bestaat daarentegen wel alleen als L2H2 (10,8 m³) of L3H2 (13 m³); de L3H3-variant van de Master ontbreekt. Afhankelijk van de uitvoering bedraagt het laadvermogen bijna 1.500 kilo en kun je tot 2.500 kilo trekken. Nog een verschil met Renault: Nissan biedt een ruimere fabrieksgarantie van vijf jaar of 160.000 kilometer. Dat verklaart misschien het prijsverschil van ruim 1.000 euro extra ten opzichte van zijn Franse neef... Voor de rest is de Interstar gewoon een knip-en-plakversie van de Master.

PRIS VANAF
€ **34.650 €** zBTW
(L2H2 - 105 pk)

TCO **601,23 €**
incl. BTW/PER MAAND
(L3H2 - 150 pk)

- + VOOR**
- 5 jaar/160.000 kilometer garantie
 - Stoere look, onderscheidende voorzijde
- TEGEN**
- Duurder dan zijn donor (Renault Master)
 - Geen L3H3-versie (in tegenstelling tot Master)

13 M³
LAADVOLUME TOT

1.447 KG
LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK	
Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel - Van 105 tot 170 pk	Van 7,4 tot 8,5
BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 3,22 tot 3,85 m
Breedte tussen de wielkasten	1,38 m
Hoogte laadruimte	1,88 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

GROTE BESTELWAGENS



LAADVOLUME TOT

17 M³

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

1.395 KG

De Opel Movano is het resultaat van de technologische deelstrategie binnen de Stellantis-groep: hij vertrekt van dezelfde basis als de Citroën Jumper, Fiat Ducato en Peugeot Boxer. Wat hem toch herkenbaar maakt, is de kenmerkende Opel Vizor-bumper, waarin het logo en de koplampen naadloos zijn geïntegreerd, voor een eigen, frisse look. De Movano is er in vier lengtes en drie hoogtes en biedt een laadvolume tot 17 m³, met een maximaal laadvermogen van bijna 1,5 ton. De 2.2-turbodieselmotor (een Fiat-blok) is verkrijgbaar in drie vermogens: 120, 140 of 180 pk, met een koppel tot 450 Nm. Deze motor wordt gecombineerd met een handgeschakelde zesbak of een nieuwe achtrapsautomaat, die speciaal werd

ontwikkeld om het verbruik te drukken en het rijcomfort te verhogen, door zich aan de belasting en het rijgedrag aan te passen.

Op het vlak van rijhulpsystemen pakt de Movano uit met maar liefst 21 assistenten, waaronder een adaptieve cruisecontrol, rijstrookassistentie en de Traffic Jam Assist. Dankzij de combinatie met elektrische stuurbeheersing kan de Movano zelfs semiautonom rijden op niveau 2, waarbij hij zelfstandig kan optrekken, remmen en sturen tot 30 km/u – zolang de bestuurder zijn handen aan het stuur houdt. Verder zijn er handige extra's zoals verkeersbordherkenning, een noodremhulp en parkeerassistentie om het rijden nog veiliger en makkelijker te maken.

+ VOOR

- Groot aantal koetswerkvarianten
- Zit- en veercomfort

- TEGEN

- Geen automaat voor 120 pk-versie
- Beetje gedateerde interieuraufwerking

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 120 tot 180 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 7,2 tot 10,4

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 3,12 tot 4,07 m
Breedte tussen de wielkasten	1,42 m
Hoogte laadruimte	Van 1,66 tot 2,17 m
Sleepvermogen geremd	Tot 3.000 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:





LAADVOLUME TOT
17 M³

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT
1.395 KG

De Peugeot Boxer is het resultaat van een samenwerking binnen de Stellantis-groep. Hij deelt zijn technische fundamenteën met de Citroën Jumper, Fiat Ducato en Opel Movano. Net als die modellen kreeg de Boxer eind 2023 een opfrisbeurt, zodat hij profiteert van de nieuwste innovaties binnen het bedrijfsvoertuigengamma van de groep. Zo is het dashboard uitgerust met een nieuw centraal aanraakscherm en digitale tellers, én is er voor het eerst een achtrupsautomaat (AT8) beschikbaar. Die laatste werd specifiek ontwikkeld met het oog op de behoeftes van professionals en biedt merkbaar meer rijcomfort, vooral bij druk stadsverkeer of tijdens lange ritten. De AT8 is te combineren met de 2.2 BlueHDi-dieselmotoren van 140 en 180 pk. De krachtigste van de twee levert in dat geval een maximumkoppel van 450 Nm – dat is

80 Nm meer dan bij de handgeschakelde uitvoering, wat extra trekkracht en soepelheid garandeert. De handgeschakelde zesversnellingsbak blijft echter ook gewoon beschikbaar en is zelfs de enige optie voor het instapmodel met 120 pk.

Handig is ook dat de Boxer een dubbele homologatie heeft: Light Duty en Heavy Duty, waarbij die laatste ideaal is voor zwaardere opbouwscenario's. De Boxer biedt de keuze uit verschillende wielbasissen (3,45 en 4,04 m), lengtes, hoogtes en carrosserievarianten, goed voor een nuttig laadvolume van 10 tot 17 m³. Bovendien kreeg hij bij de facelift eind 2023 een frisse look, met een vernieuwde grille, bumper en spiegels. Tegelijkertijd werden er nieuwe features toegevoegd, zoals een parkeerhulp, een elektrische parkeerrem en diverse rijhulpsystemen die het rijden veiliger en comfortabeler maken.



VOOR

- Groot aantal koetswerkvarianten
- Zit- en veercomfort



TEGEN

- Geen automaat voor 120 pk-versie
- Beetje gedateerde interieuraufwerking

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 120 tot 180 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 7,2 tot 10,4

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte
Breedte tussen de wielkasten
Hoogte laadruimte
Sleepvermogen geremd

Van 3,12 tot 4,07 m
1,42 m
Van 1,66 tot 2,17 m
Tot 3.000 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hieraast:





LAADVOLUME TOT
14,8 M³

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT
1.378 KG

De Renault Master, uitgeroepen tot Van of the Year 2025, valt op met zijn imposante en fijngeslepen design. Dankzij marathon-sessies in een windtunnel voor vliegtuigontwerpen is de luchtweerstand met 20% verlaagd, goed voor een brandstofbesparing tot wel 1,5 l/100 km. Onder de motorkap vind je de 2.0 Blue dCi-dieselmotor met 130, 150 of 170 pk, gekoppeld aan een manuele zeskak of een negentrapsautomaat. Daarnaast staan er twee elektrische varianten op de planning (zie elders in deze gids).

Ondanks het gebruik van harde kunststoffen is het interieur praktisch ingericht, met maar liefst 135 liter opbergruimte en een centrale stoel die je kunt omtoveren tot een mobiel bureau. Het dashboard is op

de bestuurder gericht en uitgerust met een groot aanraakscherm van 10 duim voor het OpenR Link-multimediasysteem, compatibel met Android Auto en Apple CarPlay. Het dynamische elektrische remsysteem van de Master past de remkracht automatisch aan op basis van de belading, wat zorgt voor een consistent remgevoel en snellere reacties in noodsituaties. Daarnaast heeft Renault maar liefst twintig rijhulpsystemen aan boord gehesen (waarvan sommige de al lange optielijst nog wat verder aandikken) zoals rijstrookassistentie, noodremhulp en zijwindassistentie. Renault levert de Master met voor- of achterwielaandrijving, in varianten van L2H2 tot L3H3, en in meer dan veertig carrosserieversies.



VOOR

- Gestroomlijnd ondanks zijn postuur
- Ergonomisch en praktisch dashboard



TEGEN

- Veel harde kunststoffen
- Comfort aan de harde kant

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 130 tot 170 pk

Verbruik
(l/100 km)
Van 7,4 tot 11,1

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 3,22 tot 3,86 m
Breedte tussen de wielkasten	1,38 m
Hoogte laadruimte	Van 1,88 tot 2,12 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:





- + VOOR**
- Standaarduitrusting
 - Garantie van 3 tot 10 jaar
- TEGEN**
- Stevige prijs
 - Gedateerd design

17 M³
LAADVOLUME TOT

1.415 KG
LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

De Proace Max is een worp uit de samenwerking met Stellantis en deelt zijn technische basis met de Citroën Jumper, Fiat Ducato, Opel Movano en Peugeot Boxer – die allemaal in Italië worden gebouwd. Hij onderscheidt zich vooral met een royale garantie van minimaal drie jaar, die onder voorwaarden zelfs kan oplopen tot tien jaar. Toyota legt daarnaast de nadruk op een verscherpte kwaliteitscontrole, die de afwerking van het voertuig moet verbeteren. De Proace Max is er in drie lengtes (5,4, 6,0 en 6,4 m) en drie hoogtes (2,2, 2,5 en 2,8 m), variërend van L2H1 tot L4H3, met een wielbasis tussen 3.450 mm en 4.035 mm. Het

laadvolume loopt uiteen van 10 tot 17 m³, goed voor maximaal vijf europallets. De achterdeuren kunnen 270 graden openzwaaien, terwijl de zijschuifdeur een royale breedte van 1,25 meter heeft. De motor is een 2,2-literdiesel van Fiat met 120, 140 of 180 pk, gecombineerd met een manuele zeskak of een achtrapsautomaat. Daarnaast is er ook een elektrische versie (zie elders). Het sleepvermogen van de dieselluitvoeringen varieert van 1.425 tot 3.000 kilo. Qua veiligheid is de Proace Max uitgerust met alle verplichte moderne systemen én enkele extra's, zoals het Event Data Recording, dat de gegevens vastlegt bij een ongeval.

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 120 tot 180 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 7,8 tot 9,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte

Van 3,12

tot 4,07 m

Breedte tussen de wielkasten

1,42 m

Hoogte laadruimte

Van 1,66 tot 2,17 m

Sleepvermogen geremd

Tot 3.000 kg

Volg AutoGids via Whatsapp!

Er staan tal van exclusieve
wedstrijden op het
programma, dus sluit je
aan en mis niks.





LAADVOLUME TOT

18,4 M³

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

1.254 KG

De VW Crafter is een gevestigde waarde in het segment van de grote bedrijfsvoertuigen en zelfs een van de referenties in zijn klasse, ook al lijkt zijn gamma minder divers dan dat van de concurrentie. Vorig jaar onderging deze bestelwagen, die verkrijgbaar is in de uitvoeringen L3H2 tot L5H3, een ingrijpende update. Het nieuwe multimediasysteem met vrijstaand scherm, de Digital Cockpit en het multifunctionele stuurwiel zijn standaard inbegrepen, terwijl de spraakassistent IDA met ChatGPT optioneel blijft. De elektronische parkeerrem met Auto Hold-functie maakt deel uit van de nieuwe bedieningselementen. Tot de standaard rijhulpsystemen behoren een actieve noodremhulp met voetgangers- en fietsersdetectie (Front Assist), rijstrookassistentie (Lane Assist), dynamische verkeersbordherkenning, een

snelheidsbegrenzer en een parkeerhulp achteraan. Op de optielijst maakt de Travel Assist zijn debuut: dit snuffje combineert een adaptieve cruisecontrol en rijstrookassistentie met automatisch remmen en stoppen (Emergency Assist).

Onder de motorkap blijft de Crafter vertrouwen op de beproefde tweeliterdiesel. Er zijn drie aandrijflijnen: voor-, achter- en vierwielaandrijving, met vermogens van 140 tot 177 pk. Afhankelijk van de uitvoering kun je kiezen voor een handgeschakelde of automatische versnellingsbak. De volledig elektrische versie, die eerder wel verkrijgbaar was, is intussen opnieuw uit het gamma verdwenen. Volkswagen Commercial Vehicles heeft wel al bevestigd dat er in 2028 een gloednieuwe, volledig elektrische Crafter op de markt komt.

+ VOOR

- Doordachte ergonomie
- Talloze rijhulpassistenten

- TEGEN

- Momenteel geen elektrische versie
- Stevige prijs

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 140 tot 177 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 8,1 tot 13,4

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte

Van 3,20
tot 4,85 m

Breedte tussen de wielkasten

1,38 m

Hoogte laadruimte

Tot 1,86 m

Sleepvermogen geremd

Tot 3.000 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:



CITROËN **Ë-JUMPER**

PRIS VANAF
€ **53.400 €** TCO **635,09 €**
zBTW (L3H2) incl. BTW/PER MAAND (L3H3)



- + VOOR**
- Krachtige en koppelrijke motor
 - Rijbereik voor dit segment
- TEGEN**
- Erg hoog gewicht
 - Niet beschikbaar als 'kortere' L2

17 M³ LAADVOLUME TOT
635 KG LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
270 pk	110 kWh	Tot 420 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 3,70 tot 4,07 m
Breedte tussen de wielkasten	1,42 m
Hoogte laadruimte	Van 1,93 tot 2,17 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.000 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:

Met de ë-Jumper geeft Citroën zijn grote elektrische bestelwagen een flinke upgrade. Eind 2023 werd de bescheiden motor van 122 pk namelijk vervangen door een veel krachtigere versie van liefst 270 pk en een stevige 400 Nm. Die elektromotor haalt zijn energie uit een nieuwe 110 kWh-batterij, goed voor een WLTP-actieradius tot 420 kilometer. Je kunt kiezen uit drie rijmodi (Normal, Eco en Power) om het vermogen af te stemmen op je rit, en met de lepel aan het stuur stel je eenvoudig een van de vier regeneratieniveaus in voor een optimale energierecuperatie bij het vertragen. Het opladen volgt dezelfde logica van hoge-

re vermogens: standaard krijg je nu een ingebouwde lader van 11 kW, en aan een DC-snellaadstation kun je de batterij in zo'n 55 minuten naar 80% opladen (max. 150 kW). Wie een AC-laadstation gebruikt, moet rekenen op een 12-tal uur voor een volle lading. De uitrusting is grotendeels gelijk aan die van de dieselvesies, met uitgebreide rijhulpsystemen, een optioneel digitaal instrumentenpaneel en een groot centraal scherm bij de hogere uitvoeringen. Ook het aanbod aan koetswerkvarianten blijft ruim, met een laadvolume tot 17 m³. Het laadvermogen blijft bij de versie met een maximaal toegelaten massa (MTM) van 3,5 ton wel beperkt.

FARIZON **SUPERVAN**

PRIS VANAF
€ **41.780 €** TCO **NIET BEKEND**
zBTW (L1H1)



- + VOOR**
- Originele look
 - Goede kwaliteitsindruk
- TEGEN**
- Opdringerige rijhulpsystemen
 - Stuurwiel niet in de diepte verstelbaar

13 M³ LAADVOLUME TOT
1.390 KG LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
231 pk	67 of 83 kWh	Van 270 tot 376 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 2,52 tot 3,69 m
Breedte tussen de wielkasten	1,39 m
Hoogte laadruimte	Van 1,44 tot 1,96 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.000 kg

Beherman Motors haalt Farizon naar ons land, een Chinese dochter van de Geely-groep (moederhuis van onder meer Volvo en Polestar). Het eerste wapenfeit: de SuperVan, een elektrische bestelwagen die drie lengtes combineert met drie hoogtes. Zes mogelijkheden dus, goed voor een laadvolume van 6,95 tot 13 m³. De SV staat op een modern 'skateboardplatform' met een dunne batterij (145 millimeter) onder de vloer. Resultaat: een lage laadvloer van 55 centimeter. Er zijn drie batterijgroottes: 67, 83 en (later) 106 kWh, genoeg voor een WLTP-rijbereik tot 302, 376 en 398 kilometer. Het laadvermogen schommelt tussen 1.075 en 1.390 kilo, terwijl je tot

2 ton mag slepen. Handig voor koeriers: de SuperVan heeft geen B-stijl aan passagierszijde, een zijdeur tot 1.500 millimeter, achterdeuren die 270 graden openzwaaien én een wegklapbare stoel. Hij is uitgerust met dubbele driehoeken vooraan en een compleet pakket aan rijhulpsystemen, goed voor vijf sterren bij Euro NCAP. Ergernissen zoals het stuur dat niet in de diepte verstelbaar is en de soms storende waarschuwingssignalen, zouden nog worden aangepakt. Het gamma blijft bewust beperkt om de bevoorrading eenvoudig te houden. Vijf Belgische dealers staan paraat voor service, met 5 jaar garantie (8 jaar voor de batterij) en pechbijstand inbegrepen.

FIAT E-DUCATO

GROTE BESTELWAGENS EV



PRIJS VANAF
€ **53.400 €** TCO **648,59 €**
zBTW incl. BTW/PER MAAND
(L3H2) (L3H2)



VOOR

- Krachtige en koppelrijke motor
- Rijbereik voor dit segment



TEGEN

- Erg hoog gewicht, beperkt nuttig laadvermogen
- Niet beschikbaar als 'kortere' L2

17 M³

LAADVOLUME TOT

635 KG

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
270 pk	110 kWh	Tot 420 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 3,70 tot 4,07 m
Breedte tussen de wielkasten	1,42 m
Hoogte laadruimte	Van 1,93 tot 2,17 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.000 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:



De Fiat e-Ducato zette in 2024 een flinke stap vooruit met een nieuwe, volwassener generatie. Het model rust op een herwerkt platform waarin een 110 kWh-batterij past, goed voor een WLTP-actieradius tot 420 kilometer – liefst 30 procent meer dan zijn voorganger. DC-snelladen kan tot 150 kW, waardoor een lege batterij in minder dan een uur weer vol is. De elektromotor levert 270 pk en 410 Nm, terwijl je kunt kiezen uit drie rijmodi. Het regeneratieniveau is instelbaar via spatels aan het stuur. De standaarduitrusting is stevig: digitale tellers, een multimediasysteem met scherm van 10 duim, een sleutelloos startsysteem, een achteruitrijcamera, een elektrische

parkeerrem, een automatische airco en een vernieuwd stuur en dashboard. Daarnaast tilt de e-Ducato de veiligheid naar een hoger niveau met rijhulpsystemen die autonoom rijden op niveau 2 mogelijk maken. Het koetswerk is subtiel opgefrist met ledkoplampen, een vernieuwd logo en een hertekende grille. De grotere batterij en krachtigere motor zorgen voor een flinke sprong voorwaarts qua rijbereik en prestaties, toch blijven de forse afmetingen en het hoge leeggewicht (minstens 2,8 ton!) een uitdaging voor de efficiëntie, vooral in druk stadsverkeer. Merk op dat de meeste kenmerken grotendeels gelijk zijn aan die van de Stellantis-zustermodellen.

FORD E-TRANSIT



PRIJS VANAF
€ **45.715 €** TCO **661,81 €**
zBTW incl. BTW/PER MAAND
(L2H2 - 184 pk, 68 kWh) (L4H3 - 184 pk, 89 kWh)



VOOR

- Keuze tussen 2 batterijen en 2 vermogens
- Gebruiksgemak en uitrusting



TEGEN

- Matig maximaal nuttig laadvolume (in zijn klasse)
- Sombor dashboard met erg klassiek design

15,1 M³

LAADVOLUME TOT

1.018 KG

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
184 of 269 pk	68 of 89 kWh	Van 312 tot 402 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 3,08 tot 4,26 m
Breedte tussen de wielkasten	1,39 m
Hoogte laadruimte	Van 1,79 tot 2,12 m
Sleepvermogen geremd	Tot 750 kg

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:



De Ford E-Transit bestaat al een poosje met een 68 kWh-batterij, goed voor een WLTP-bereik tot 312 kilometer. Snelladen kan die E-variant met 150 kW, waarmee je in zo'n 37 minuten van 10 naar 80% batterijpeil gaat. Deze accu is ideaal voor zwaardere ladingen en ritten met veel stops, en biedt met een B-rijbewijs een laadvermogen tot 1.018 kilo. Liever meer kilometers? Ford Pro heeft het gamma onlangs uitgebreid met een nieuwe E-Transit met een 89 kWh-accu, waarmee je tot 402 kilometer ver raakt volgens de WLTP-cijfers. Die grote batterij heeft recht op een wisselstroomlader van 22 kW, zodat je in

minder dan 6 uur volledig kunt opladen – als de paal dat vermogen levert natuurlijk. Met een DC-snellaadvermogen van 180 kW kun je in 10 minuten tot 116 kilometer extra bereik 'bijtanken', of in 28 minuten van 10 naar 80% opladen. Om ook in de winter efficiënt te blijven is dit model standaard voorzien van een stoominjectie-warmtepomp, dezelfde als in de nieuwe E-Transit Custom. Ongeacht de gekozen batterij krijg je 230-voltaansluitingen voor externe apparaten en kun je kiezen tussen twee motoren: 184 of 269 pk, allebei met 430 Nm koppel. Alle elektrische Transits zijn achterwielaangedreven.



De eDaily is een voorbeeld van Iveco's modulaire en pragmatische aanpak van elektrische nutsvoertuigen. Hij is ontwikkeld op het robuuste chassis van de Daily met dieselmotor en behoudt de dragende structuur die uiteenlopende configuraties mogelijk maakt – van klassieke bestelwagen tot specifieke opbouw mogelijkheden. De elektromotor levert 190 pk, maar de top is begrensd op 120 km/u. De actieradius hangt af van een slimme, modulaire batterijopbouw: je kunt kiezen voor één tot vier batterijmodules (37 tot 148 kWh), afgestemd op je behoeftes. Die flexibiliteit optimaliseert de balans tussen kostprijs en rijbereik (al had dat voor ons

toch nog iets meer mogen zijn), terwijl ze ook het gewicht en de aanschafprijs onder controle houdt. Ideaal voor wie meestal korte klussen moet klaren, en tegelijkertijd uitbreidbaar voor langere trajecten. Opladen kan tot 11 kW op wisselstroom en tot 80 kW op gelijkstroom, genoeg om zowel rustig te laden in het depot als bij te laden onderweg. Dankzij de ingebouwde connectiviteit kun je het voertuig voorverwarmen en de laadsessies op afstand volgen. De eDaily krijgt er binnenkort trouwens een compactere elektrische broer bij: de eMoovy (enkel beschikbaar als chassis-cabine), het resultaat van een strategisch partnership met Hyundai.

+ VOOR

- Keuze uit meerdere batterijen
- Stevig chassisframe

- TEGEN

- Bescheiden rijbereik, gemiddelde laadsnelheid (DC)
- Commercieel beleid (tarief alleen op aanvraag)

19,6 M³

LAADVOLUME TOT

1.256 KG

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
190 pk	37 of 74 kWh (MTM 3,5 T)	van 130 tot 265 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 2,6 tot 5,12 m
Breedte tussen de wielkasten	1,32 m
Hoogte laadruimte	Van 1,54 tot 2,10 m
Sleepvermogen geremd	Tot 3.500 kg



De elektrische eDeliver9 bestaat in verschillende lengtes en hoogtes: van L2H2 tot L3H3, met een laadvolume tot 12,5 m³ en een laadvermogen tussen 730 en 965 kilo. Daarmee is hij een stuk veelzijdiger dan zijn dieselbroertje. De elektromotor van 150 kW (204 pk) en 330 Nm wordt gevoed door een LFP-batterij van 77 of 88 kWh, de WLTP-actieradius varieert van 287 tot 358 kilometer. De topsnelheid is begrensd op 100 km/u en de eDeliver9 mag tot 1.500 kilo slepen. Wisselstroom laden kan met 11 kW (reken voor een volledige beurt op zo'n 8 à 9 uur), DC-snelladen met 80 kW, waarmee je in 51 minuten van 10 naar 80% laadt. Een aan-

raakscherm van 12,3 duim, Apple CarPlay en Android Auto is standaard, net als stoelverwarming, een achteruitrijcamera, een adaptieve cruisecontrol, sleutelloos starten en tal van rijhulpsystemen. De ergonomie van sommige bedieningselementen kan echter nog beter. De laadvloer is antislip, de wanden zijn tot halverwege bekleed en de laadruimte is voorzien van ledverlichting. De laaddeur ligt vrij hoog (63 centimeter), maar de achterdeuren kunnen tot 236 graden openzwaaien. Een tweede schuifdeur aan de zijkant is optioneel. De garantie bedraagt 5 jaar of 100.000 kilometer op het volledige voertuig, en 8 jaar of 160.000 kilometer op de batterij.

+ VOOR

- Goede basisuitrusting
- Nuttig laadvermogen (voor deze klasse)

- TEGEN

- Geen geïntegreerd navigatiesysteem
- Beperkte topsnelheid

12,5 M³

LAADVOLUME TOT

965 KG

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
204 pk	77 of 88 kWh	Van 287 tot 358 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 2,42 tot 3,41 m
Breedte tussen de wielkasten	1,37 m
Hoogte laadruimte	Van 1,80 tot 2,02 m
Sleepvermogen geremd	Tot 1.500 kg

MERCEDES E-SPRINTER

GROTE BESTELWAGENS EV



PRIJS VANAF
€ 52.890
 zBTW
 (L2H1 – 136 pk, 56 kWh)

TCO
640,64 €
 incl. BTW/PER MAAND

+ VOOR

- Rijbereik met de grootste batterij
- Restwaarde door merkimago

- TEGEN

- Eco-modus beetje té ijsverig
- Prijs stijgt snel

14 M³

LAADVOLUME TOT

1.537 KG

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

De nieuwe eSprinter maakt gebruik van een architectuur met drie onafhankelijke modules: vooraan zitten de hoogspanningscomponenten, centraal de accu in de vloer en achteraan de elektrisch aangedreven as. De motor, vanaf nu dus achterin geplaatst, werkt synchroon met permanente magneten en is verkrijgbaar met 136 of 204 pk. Met zijn 130 kilo is hij aanzienlijk lichter dan de motor van de vorige generatie. Met de grootste van de drie beschikbare lithium-ijzer-fosfaatbatterijen (56, 81 of 113 kWh, naargelang van de versie) loopt de WLTP-actieradius op tot 440 kilometer, en zelfs tot 500 kilometer in stadsverkeer. Het kleinste

cellenpakket haalt een officieel rijbereik tot 220 kilometer. Die LFP-celmodules bevatten geen kobalt of nikkel en zijn duurzamer, maar daardoor ook wel wat groter en zwaarder. Dat extra gewicht wordt echter gecompenseerd door de lichtere motor. Laden kan via wisselstroom met 11 kW, snelladen met gelijkstroom tot 115 kW. Het energierecuperatiesysteem past zich automatisch aan de topografie en de verkeerssituatie aan. In de praktijk werkt de D Auto-modus efficiënt, de Eco-modus is ons wat te laks bij het inhalen. Het laadvolume van de bestelwagen bedraagt 14 m³. De eSprinter is nu ook verkrijgbaar als chassis-cabine.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 of 204 pk	56, 81 of 113 kWh	Van 220 tot 440 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 3,37 tot 4,41 m
Breedte tussen de wielkasten	1,35 m
Hoogte laadruimte	Van 1,72 tot 2,01 m
Sleepvermogen geremd	Tot 1.500 kg

NISSAN INTERSTAR-E



PRIJS VANAF
€ 45.600
 zBTW
 (L2H2 40 kWh)

TCO
602,38 €
 incl. BTW/PER MAAND
 (L2H2 - 87kWh)

+ VOOR

- 5 jaar garantie
- Knap laadvermogen voor zijn categorie

- TEGEN

- Duurder dan zijn donormodel (Renault Master)
- Veel harde kunststoffen

13 M³

LAADVOLUME TOT

1.331 KG

LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

De nieuwe Interstar is Nissans eerste grote bestelwagen die ook als EV verkrijgbaar is – de Japanse fabrikant wil tegen 2027 zijn hele gamma lichte bedrijfsvoertuigen geëlektrificeerd hebben. Net als de dieselvariant is de Interstar-e ontwikkeld samen met Renault. En zoals zijn technische donor, de elektrische Master, heeft ook hij talloze uren in de windtunnel doorgebracht om zijn luchtweerstand met 20% te verlagen. Het resultaat is een normverbruik van 21 kWh/100 km – een waarde die op de weg soms bijna haalbaar blijkt te zijn. Er zijn twee accupakketten beschikbaar: de 40 kWh-versie is ideaal voor stadsritten, de grotere 87 kWh-variant past

beter bij een intensiever gebruik. Aan een DC-snellader kan de grootste accu 130 kW aan, genoeg om in 30 minuten tot 252 kilometer rijbereik te recupereren. Wisselstroom laden kan met 11 kW bij de kleine batterij, en met 22 kW bij de grote – daardoor is een volledige laadbeurt (van 10 tot 100%) in minder dan 4 uur mogelijk. In de configuratie van 3,5 ton biedt de Interstar-e – verkrijgbaar in L2H2 en L3H2 – een nuttig laadvermogen van meer dan een ton. Deze Nissan is duurder dan zijn Renault-tegenhanger, maar hij geniet wel een ruimere garantie van 5 jaar. De batterij is telkens gedekt gedurende 8 jaar of 160.000 km.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
130 of 140 pk	40 of 87 kWh	Van 180 tot 460 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	Van 3,22 tot 3,86 m
Breedte tussen de wielkasten	1,38 m
Hoogte laadruimte	1,88 m
Sleepvermogen geremd	2.500 kg

OPEL MOVANO ELECTRIC

PRIJS VANAF
€ **53.400** €
zBTW
(L3H2)

TCO **626,84** €
incl. BTW/PER MAAND
(L2H2)



- + VOOR**
- Krachtige en koppelrijke motor
 - Rijbereik voor dit segment
- TEGEN**
- Erg hoog gewicht, bescheiden nuttig laadvermogen
 - Niet beschikbaar als 'kortere' L2

17 M³
LAADVOLUME TOT

635 KG
LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
270 pk	110 kWh	Tot 420 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 3,70 tot 4,07 m
Breedte tussen de wielkasten	1,42 m
Hoogte laadruimte	Van 1,93 tot 2,17 m
Sleepvermogen geremd	2.000 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:

De Movano Electric is geen uitzondering binnen de Stellantis-familie: hij verschilt nauwelijks van zijn neven, de Citroën Jumper, Fiat Ducato, Peugeot Boxer en zelfs – buiten de groep – de Toyota Proace Max. Deze elektrische bestelwagen beschikt over een elektromotor met 270 pk en 400 Nm koppel, gevoed door een grote batterij van 110 kWh die volgens de WLTP-cyclus een maximale actieradius tot 420 kilometer belooft. Snelladen kan met gelijkstroom tot 150 kW, waardoor je in zo'n 45 minuten alweer tot 80% van de batterij vult. De Movano biedt een riant laadvolume van 17 m³, maar het nuttige laadvermogen blijft beperkt tot 635

kilo bij een maximaal toegelaten gewicht van 3,5 ton. Wie een versie met vrachtwagenrijbewijs kiest (4 ton MTM), kan tot 1.385 kilo laden. Daarnaast mag deze bestelwagen tot 2 ton trekken. Binnenin vind je een aanraak-scherm van 10 duim dat compatibel is met Apple CarPlay en Android Auto, een digitaal instrumentenpaneel en moderne rijhulpsystemen, zoals een adaptieve cruisecontrol, rijstrookassistentie en filehulp, die semi-autonoom rijden op niveau 2 mogelijk maken. De mate van energierecuperatie bij het vertragen kun je instellen en dankzij de geïntegreerde telematica zijn vlootbeheer en diagnose op afstand eenvoudig te regelen.

GROTE BESTELWAGENS EV

PEUGEOT E-BOXER

PRIJS VANAF
€ **53.400** €
zBTW
(L3H2)

TCO **635,84** €
incl. BTW/PER MAAND
(L3H3)



- + VOOR**
- Krachtige en koppelrijke motor
 - Rijbereik voor dit segment
- TEGEN**
- Erg hoog gewicht, bescheiden nuttig laadvermogen
 - Niet beschikbaar als 'kortere' L2

17 M³
LAADVOLUME TOT

635 KG
LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
270 pk	110 kWh	Tot 420 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 3,70 tot 4,07 m
Breedte tussen de wielkasten	1,42 m
Hoogte laadruimte	Van 1,93 tot 2,17 m
Sleepvermogen geremd	2.000 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:

Citroën ë-Jumper, Fiat e-Ducato, Opel Movano Electric en Peugeot E-Boxer: het zijn allemaal bloedbroeders binnen de Stellantis-familie. Ook de Peugeot kan rekenen op een elektromotor van 270 pk/400 Nm en een 110 kWh-batterij die een WLTP-rijbereik tot 420 kilometer biedt. Er is keuze uit drie rijmodi: Normal (218 pk), Eco (163 pk) en Power (272 pk). Dankzij spatels aan het stuur stel je het niveau van regeneratief remmen in volgens vier standen. De topsnelheid bedraagt 130 km/u. Opladen kan razendsnel: aan een 150 kW-snellader zit je in 45 minuten weer aan 80%, aan een AC-laadstation van 11 kW duurt een volle laadbeurt zo'n 12 uur. Doordat de

batterij onder de vloer zit, blijft het royale laadvolume behouden: tot 17 m³. Het laadvermogen is wel beperkt tot 635 kilo bij een MTM van 3,5 ton. De E-Boxer is er in meerdere lengtes (L2 tot L4), en laat de keuze tussen een gesloten bestelwagen of een chassis met enkele of dubbele cabine. Het uiterlijk kreeg eind 2023 een update met een nieuwe grille, ledkop-lampen en een andere bumper. Binnenin is de bestuurdersplek uitgerust met een 7 duim groot digitaal instrumentenpaneel, een centraal aanraak-scherm (10 duim), geconnecteerde navigatie en een inductielader. Daarnaast beschikt de e-Boxer over allerlei rijhulpsystemen, zoals een adaptieve cruisecontrol.

RENAULT MASTER E-TECH ELECTRIC

PRIJS VANAF
€ **48.850** €
zBTW
(L2H2 - 87 kWh)

TCO **665,39** €
incl. BTW/PER MAAND
(L2H1 - 87 kWh)



- + VOOR**
- Aangenaam rijgedrag en nuttig laadvermogen
 - Bidirectionele lader
- TEGEN**
- Veel harde kunststoffen
 - Nogal stug comfort

14,8M³
LAADVOLUME TOT

1.100 KG
LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
130 of 140 pk	40 of 87 kWh	Van 180 tot 460 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 3,22 tot 3,86 m
Breedte tussen de wielkasten	1,38 m
Hoogte laadruimte	Van 1,88 tot 2,12 m
Sleepvermogen geremd	Tot 2.500 kg

Een offerte of testrit?
Scan de QR-code hiernaast:



De Master E-Tech Electric staat op het multi-energieplatform van de vierde generatie Master. Deze elektrische uitvoering is voorlopig alleen leverbaar met een motor van 140 pk en 300 Nm koppel, gekoppeld aan een 87 kWh-batterij die een WLTP-rijbereik van 460 kilometer belooft. Op termijn komt er ook een kleinere accu van 40 kWh, met een (te?) beperkte actieradius van 180 kilometer. Bij een soepele en zuinige rijstijl voelt de E-Tech Electric aan als een solide, rustige reus die stabiel op de weg ligt. Alleen de zitpositie kan wat zoeken zijn, want het pedaal staat net wat te ver naar rechts. Snelladen gaat tot 130 kW voor de grote batterij, waarmee je in

een half uur zo'n 230 kilometer rijbereik kunt terugwinnen. De verwachte kleinere accu haalt maximaal 50 kW. Op wisselstroom is de grote accu dankzij de 22 kW-lader in minder dan 4 uur weer vol. De Master E-Tech is er in twee lengtes en twee hoogtes en biedt met een B-rijbewijs een laadvermogen tot 1.100 kilo – een sterk punt in dit segment. Binnenin krijg je een volledig digitaal dashboard. Handig is ook dat de elektrische Master standaard V2L (Vehicle-to-Load) en V2G (Vehicle-to-Grid) ondersteunt dankzij de bidirectionele lader. Zo kun je externe apparaten van stroom voorzien of zelfs energie terugleveren aan het elektriciteitsnet.

TOYOTA PROACE MAX ELECTRIC

PRIJS VANAF
€ **54.880** €
zBTW
(L3H2)

TCO **647,84** €
incl. BTW/PER MAAND
(L3H2)



- + VOOR**
- 10 jaar garantie
 - Krachtige en koppelrijke motor
- TEGEN**
- Erg hoog gewicht
 - Niet beschikbaar als 'kortere' L2

17 M³
LAADVOLUME TOT

710 KG
LAADVERMOGEN (MTM 3,5 T) TOT

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
270 pk	110 kWh	Tot 378 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN	
Max. laadlengte	Van 3,70 tot 4,07 m
Breedte tussen de wielkasten	1,42 m
Hoogte laadruimte	Van 1,93 tot 2,17 m
Sleepvermogen geremd	2.400 kg

Ook de Toyota Proace Max Electric is knip-en-plakwerk van de grote bestelwagens uit de Stellantis-familie. Deze ruime bestelwagen is beschikbaar in zes varianten, met een combinatie van drie lengtes en drie hoogtes. Je kunt kiezen uit drie rijmodi. In Eco-stand wordt het vermogen beperkt tot 163 pk om zo veel mogelijk kilometers uit de batterij te halen. De Normal-modus levert tot 218 pk en biedt een mooie balans tussen prestaties en verbruik. De Power-modus, met het volledige vermogen van 270 pk, is gericht op een maximale respons – nuttig bij volle belading of op de snelweg. De actieradius komt uit op bijna 400 kilometer volgens de WLTP-norm.

Het regeneratieve remmen kun je instellen op vier niveaus via spatels aan het stuur, zodat je tijdens het afremmen energie terugwint. De batterij van 110 kWh laad je aan een snellaadstation (150 kW) in zo'n 45 minuten weer op tot 80%. Voor wisselstroom is er een ingebouwde lader van 11 kW of 22 kW, afhankelijk van je voorkeur. Verbazingwekkend is dat deze elektrische bestelwagen een hoger laadvermogen en een groter trekgewicht biedt dan zijn Stellantis-broertjes. Binnenin is alles functioneel ingericht, met een moderne bestuursderspost en een aanraakscherm van 10 duim dat draadloos compatibel is met Apple CarPlay en Android Auto.

DFSK RICH 6

PRIJS VANAF
€ **29.744** €
zBTW

TCO **NIET
BEKEND**



+ VOOR

- Scherpe prijs
- Beproeft basis, 5 jaar/200.000 km garantie

- TEGEN

- Ondermaats laadvermogen
- Verouderd interieurdesign

790 KG

LAADVERMOGEN TOT

3.000 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

DFSK is nog klein en vrij onbekend bij ons, maar de Chinese fabrikant is wel aanwezig op de markt van de pick-ups met dit model van 5,31 m lang, enkel verkrijgbaar met dubbele cabine. De Rich 6 is grotendeels gebaseerd op de vorige generatie van de Nissan Navara (3e generatie), en neemt ook diens motor over: de 2.3-diesel van 163 pk en 380 Nm. Deze motor is gekoppeld aan een manuele zesbak of een achtrapsautomaat, die het gemiddelde verbruik met 0,3 l/100 km verlaagt. Vierwielaandrijving is standaard, maar niet permanent: het gaat om een inschakelbare transmissie met korte verhoudingen en een sperdifferentieel

achteraan. De standaarduitrusting is rijk: handsfree toegang, achteruitrijcamera, automatische airco en compatibiliteit met Apple CarPlay en Android Auto. De Rich 6 sleept wel iets minder dan de meeste concurrenten en ook het laadvermogen ligt wat lager. De prijs is echter bijzonder scherp voor deze categorie. Bovendien biedt DFSK een ruime garantie van 5 jaar of 200.000 km. De onderhoudsintervallen zijn wel kort (max. 20.000 km of 1 jaar). En hoewel deze pick-up op een beproefde Nissan-basis rust, is het twijfelachtig of hij zijn waarde goed zal behouden, gezien het gebrek aan merkbekendheid van DFSK op onze markt.

TECHNIEK

Motor

Diesel - 163 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 8,6 tot 8,9

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte
Max. laadbreedte

1,51 m
1,56 m

FORD RANGER

PRIJS VANAF
€ **47.365** €
zBTW
(Diesel 205 pk)

TCO **581,46** €
incl. BTW/PER MAAND
(PHEV)



+ VOOR

- Degelijke, robuuste en comfortabele pick-up
- Ruime keuze aan motoren, incl. PHEV

- TEGEN

- Dorstige V6-benzinemotor (Raptor)
- Beperkt laadvermogen Raptor (628 kg) door spiraalveren achteraan

1.059 KG

LAADVERMOGEN TOT

3.500 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

Al 10 jaar op rij is de Ford Ranger de populairste pick-up van België. De huidige generatie dateert van 2022 en dient ook als basis voor de Volkswagen Amarok. Het interieur oogt hoogwaardig en is uitgerust met een groot centraal aanraakscherm van 12,1 duim. De Ranger wordt standaard geleverd met dubbele cabine, met een ruime keuze aan motoren, allemaal gekoppeld aan een automaat met 10 versnellingen. Er zijn twee diesels (2.0-viercilinder met 205 of 210 pk, en een 3.0-V6 met 240 pk), een 3.0-V6 op benzine met 292 pk (enkel voor de Raptor), én een gloednieuwe plug-in hybride, een primeur in deze categorie. Die PHEV combineert

elektrische aandrijving met een 2,3-literbenzinemotor van 190 pk. De batterij van 11,8 kWh zit onder de laadbak en voedt ook drie 230-voltstopcontacten om elektrisch gereedschap van stroom te voorzien; handig voor wie zijn pick-up als mobiel werkplatform wil gebruiken. Volledig elektrisch kun je tot 40 kilometer afleggen, zij het met slechts 102 pk. Is de batterij leeg, dan moet de benzinemotor het werk doen en stijgt het verbruik al snel tot 10 l/100 km. De PHEV behoudt hetzelfde laadvermogen als de benzine- en dieselversies, maar kost ongeveer €5.000 excl. btw meer dan de instapdiesel, en €1.200 meer dan de V6-diesel.

TECHNIEK

Motor

Diesel - Van 205 tot 240 pk
Benzine - 292 pk
Plug-inhybride - 281 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 8,8 tot 10,6
13,8
Van 6,3 tot 6,5

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte
Max. laadbreedte

1,56 m
1,64 m

Scan de QR-code
en lees onze test op
autogids.be



INEOS **GRENADIER QUARTERMASTER**

PICK-UPS



De Britse zakenman Jim Ratcliffe, topman van de petrochemiereus Ineos, vond naar eigen zeggen geen terreinvoertuig dat robuust genoeg was voor hem. En dus besloot hij er zelf één te bouwen. De Ineos Grenadier, die van de band loopt in Frankrijk, is ontworpen als een écht offroadvoertuig en ziet eruit als een eerbetoon aan de klassieke Land Rover Defender. Hij staat op een ladderchassis met twee starre assen: pure terreinarchitectuur. Er zijn twee versies: een SUV en een pick-up met dubbele cabine, genaamd Quartermaster. Onder de motor- kap kun je kiezen tussen twee drieliter-zes- cilinders, allebei afkomstig van BMW: een

diesel (249 pk) en een benzine (286 pk), beide gekoppeld aan een uitstekende acht- trapsautomaat. De vierwielaandrijving is permanent en wordt gecombineerd met drie sperdifferentiëlen (centraal, achteraan en vooraan) én een reductiebak voor het zware werk. Het rijcomfort is behoorlijk dankzij spiraalveren, en het interieur is ronduit uniek, met grote schakelaars en knoppen tot in het plafond, net als in een vliegtuigcockpit. De vloer is van kunststof en voorzien van afvoerpluggen zodat je hem gewoon met de tuinslang kunt schoonmaken. Dit is een bij- zonder karaktervolle pick-up, maar ook een behoorlijk prijzige.

PRIJS VANAF
€ 64.688 €
zBTW

TCO **1.026,76** €
incl. BTW/PER MAAND
(benzine)

+ VOOR

- Origineel ontwerp, veel karakter
- Krachtige motoren, uitstekende terreincapaciteiten

- TEGEN

- Matige laadlengte en nuttig laadvermogen
- Hoge prijs, veel en dure opties

835 KG

LAADVERMOGEN TOT

3.500 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

TECHNIEK

Motor

Benzine - 286 pk
Diesel - 249 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 14,4 tot 14,9
Van 10,9 tot 12,1

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte
Max. laadbreedte

1,56 m
1,62 m

ISUZU **D-MAX**



De D-Max is al meerdere jaren de op twee na meest verkochte pick-up van België. Hij is er in 3 carrosserievarianten: enkele cabine (2 zitplaatsen), verlengde cabine met klap- stoeltjes achterin (4 zitplaatsen) en dubbele cabine (5 zitplaatsen), met een laadbak van respectievelijk 2,33, 1,80 of 1,57 meter. De versies met verlengde en dubbele cabine beginnen bij € 39.275 excl. btw met vier- wielaandrijving; de enkele cabine bestaat met achterwielaandrijving vanaf € 32.755. Het laadvermogen bedraagt altijd meer dan een ton, en loopt op tot 1.260 kilo bij de enkele cabine. Het interieur is ruim, maar de vormgeving begint te verouderen: plastic is

alomtegenwoordig en je moet het stellen met slechts een scherm van 7 of 9 duim (wel compatibel met Apple CarPlay en Android Auto). Slechts één motor is beschikbaar: de kleine, maar dappere 1.9-diesel met 164 pk en 360 Nm, die een aanhangwagen van 3,5 ton kan trekken. Dit blok is standaard gekop- peld aan een zestrapsautomaat en onder- scheidt zich door zijn distributie met tand- wielen en een ketting, wat robuuster is dan met een riem of enkel een ketting. De D-Max komt er binnenkort ook met elektrische aan- drijving (batterij van 67 kWh, aangekondigd rijbereik van 263 kilometer), maar die is voor € 73.990 excl. btw wel érg prijzig.

PRIJS VANAF
€ 32.775 €
zBTW

TCO **604,93** €
incl. BTW/PER MAAND
(Single Cab - 4x2)

+ VOOR

- Grote keuze uit koetswerkvormen
- Robuuste pick-up, 5 jaar/200.000 km garantie

- TEGEN

- Behoorlijk verouderd
- Elektrische versie is te duur

1.260 KG

LAADVERMOGEN TOT

3.500 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

TECHNIEK

Motor

Diesel - 163 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 8,9 tot 9,0

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte
Max. laadbreedte

Tot 2,33 m
(enkele cabine)
1,53 of 1,59 m

JAC T8 PRO



JAC is een Chinese fabrikant met Volkswagen als een van de aandeelhouders. Het is trots op zijn merknaam, die in grote letters op het radiatorrooster van de T8 Pro prijkt. Het interieur is vrij knus, met stoelen in kunstleer, een tweekleurige aankleding en een centraal scherm van 10,4 duim dat compatibel is met Apple CarPlay en Android Auto. Ingebouwde navigatie is er echter niet. Onder de motorkap geen diesel, maar een benzinemotor van Japanse oorsprong (Mitsubishi): een 2,4-liter-turbo met 155 pk en 320 Nm koppel, gekoppeld aan een handgeschakelde versnellingsbak met zes verzetten. Deze motor is nogal dorstig onder

belasting en maakt snel korte metten met de 74 liter van de tank. Een lpg-installatie is verkrijgbaar voor iets meer dan € 2.000 excl. btw. De T8 Pro heeft een niet-permanente vierwielaandrijving, gekoppeld aan een bak met korte overbrengingen. Laadvermogen en trekgewicht liggen iets lager dan bij de dieselconcurrenten, maar blijven aanvaardbaar. Wat vooral aantrekkelijk is, is de prijs: deze pick-up is de minst dure op de markt. Toch is hij standaard rijkelijk uitgerust: handsfree instappen en starten, cruisecontrol, 360°-camera, lichtmetalen velgen van 18 duim, enzovoort. Allemaal met een garantie van 5 jaar zonder kilometerbeperking.

PRIJS VANAF
€ 28.090 €
zBTW
(Musso)

TCO **622,60** €
incl. BTW/PER MAAND



VOOR

- Minst dure pick-up op de markt
- 5 jaar garantie zonder kilometerlimiet



TEGEN

- Geen diesel of automaat
- Effect merkbekendheid op restwaarde?

900 KG

LAADVERMOGEN TOT

3.000 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

TECHNIEK

Motor

Benzine - 204 pk

Verbruik
(l/100 km)
10,3

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte
Max. laadbreedte

1,52 m
1,52 m

KGM MUSSO & GRAND MUSSO



De Musso, die gelanceerd werd in 2018 onder de merknaam SsangYong (intussen herdoopt tot KGM), is verkrijgbaar in twee versies: de 'normale' of de Grand (+ € 1.000 excl. btw). De eerste meet 5,09 meter, wat ronduit kort is voor dit segment, de andere 5,40 meter. Het model wordt standaard geleverd met dubbele cabine en inschakelbare vierwielaandrijving (niet-permanent), voorzien van een bak met korte verzetten. De uitrusting is netjes, met onder meer standaard een centraal multimediascherm van 12,3 duim, ingebouwde navigatie en Apple CarPlay/Android Auto-connectiviteit. Onder de motorkap heb je één optie: een

2.2-turbodiesel met 202 pk en 400 Nm, gekoppeld aan een zesversnellingsbak, handgeschakeld of automatisch. De automaat biedt een beter trekvermogen dan de handbak: 3,5 ton tegenover 2,8 ton (of zelfs maar 2,6 voor de Grand). In de korte versie kan deze Koreaanse pick-up rekenen op een achteras met schroefveren, wat zorgt voor meer rijcomfort dan de traditionele bladveren. Maar die lay-out is minder robuust en beperkt het laadvermogen tot 870 kg. De Grand staat daarentegen op bladveren en kan een volle ton in zijn laadbak vervoeren. De Koreaanse constructeur biedt een garantie van 5 jaar of 150.000 km op zijn pick-ups.

PRIJS VANAF
€ 34.702 €
zBTW
(Musso)

TCO **730,92** €
incl. BTW/PER MAAND



VOOR

- Comfortabele ophanging bij de korte Musso
- 5 jaar/150.000 km garantie



TEGEN

- Beperkte laadcapaciteit en kleine laadbak bij de korte versie
- Sowieso niet de ruimste laadbak op de markt

1.085 KG

LAADVERMOGEN TOT

3.500 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

TECHNIEK

Motor

Diesel - 202 pk

Verbruik
(l/100 km)
Van 8,5 tot 9,4

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte
Max. laadbreedte

1,30 of 1,61 m
1,57 m

KGM MUSSO EV

PICK-UPS



Naast de dieselvarianten van de Musso biedt het Zuid-Koreaanse KGM ook een elektrische versie aan – nog altijd een zeldzaamheid in deze categorie. Deze elektrische Musso meet 5,16 meter en oogt duidelijk anders dan de dieselvesies, meer gericht op vrije tijd. Het is dan ook geen echte werkkraft: het interieur is verfijnd en de korte laadbak nodigt niet uit tot zware klussen. Het model bestaat als achterwielaangedreven uitvoering met één motor (207 pk/339 Nm) of als vierwielaangedreven variant met twee motoren (414 pk/637 Nm). De LFP-batterij (geleverd door het Chinese BYD) bevat geen kobalt en heeft een capaciteit van 81 kWh. Daarmee haalt de

achterwielaandrijver een WLTP-rijbereik van 420 km, bij de krachtigere versie met twee motoren is dat 379 km. Die laatste is bovendien 120 kg zwaarder en heeft daardoor een lager laadvermogen (805 kg tegenover 905 kg voor de achterwielaandrijver). Een volledige laadbeurt duurt dik 10 uur aan een AC-laadpunt (met een ingebouwde lader tot 11 kW); aan een DC-snellader (max. 120 kW) kun je in 36 minuten van 10 tot 80% batterijpeil recupereren. Dankzij de bidirectionele lader kun je externe apparaten van stroom voorzien via de batterij. De elektrische Musso krijgt 7 jaar garantie, tegenover 5 jaar voor de dieselvesies.

PRIJS VANAF
€ **36.769** €
zBTW
(4x2 – 207 pk)

TCO **1.812,66** €
incl. BTW/PER MAAND
(4x4 – 414 pk)



VOOR

- Aantrekkelijke look, netjes afgewerkt interieur
- Scherpe prijs, 7 jaar garantie



TEGEN

- Kleine laadbak
- Beperkt trekvermogen voor dit segment

905 KG

LAADVERMOGEN TOT

1.800 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
207 of 414 pk	81 kWh	Van 379 tot 420 km

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	1,30 m
Max. laadbreedte	1,60 m

MAXUS T60 MAX



Het Chinese Maxus is aanwezig in de categorie van de pick-ups met de elektrische eTerron 9, maar ook met deze T60 Max, die achter zijn gapende grille een goeie oude dieselmotor verbergt. Wel een vrij krachtige, want het gaat om een tweeliter met 215 pk en 500 Nm. Dit blok is standaard gekoppeld aan een achtrupsautomaat. Ondanks het hoge vermogen zijn de prestaties behoorlijk, zonder meer (0 naar 100 km/u in 11,9 seconden en een topsnelheid van 170 km/u). Deze pick-up met dubbele cabine van 5,39 meter lang kan bijna een ton meenemen in zijn laadbak. Het moderne interieur is geïnspireerd op de wereld van personenwagens.

Er is geen ingebouwde navigatie, maar het mediasysteem met scherm van 12,3 duim is compatibel met Apple CarPlay/Android Auto, en de standaarduitrusting is zeer rijk: adaptieve cruisecontrol, elektrische en verwarmbare voorstoelen, draadloze smartphone-oplader, 360°-camera, enzo voort. De vierwielaandrijving biedt verschillende modi: achterwielaandrijving, 4x4 Auto en 4x4 met korte versnellingen. Er is ook een sper op het achterdifferentieel. De verhouding tussen prijs en uitrusting is interessant (deze Maxus kost bijna € 10.000 minder dan een Ford Ranger), maar de restwaarde blijft een vraagteken.

PRIJS VANAF
€ **38.690** €
zBTW

TCO **652,92** €
incl. BTW/PER MAAND



VOOR

- Zeer rijke standaarduitrusting
- 5 jaar/160.000 km garantie



TEGEN

- Geen ingebouwd navigatiesysteem
- Twijfel over restwaarde door merkbekendheid

975 KG

LAADVERMOGEN TOT

3.500 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel - 215 pk	9,1

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	1,48 m
Max. laadbreedte	1,51 m

MAXUS E-TERRON 9

PRIJS VANAF
€ **62.400** €
zBTW

TCO **747,65** €
incl. BTW/PER MAAND



- + VOOR**
- Indrukwekkende technologie, prestaties en rijcomfort
 - 5 jaar/160.000 km garantie
- TEGEN**
- Zeer zwaar
 - Beperkt laadvermogen voor een pick-up

545 KG
LAADVERMOGEN TOT

3.500 KG
SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

Deze eTerron 9 is de grote broer van de T60 Max, maar speelt in een andere categorie: hij is 10 cm langer (5,50 m) én rijdt uitsluitend op elektriciteit. Zijn twee motoren – één vooraan en één achteraan – zijn goed voor een gecombineerd vermogen en koppel van 442 pk en 700 Nm. Ondanks een leeggewicht van 3 ton haalt deze pick-up 190 km/u en sprint hij van 0 naar 100 km/u in amper 5,8 seconden, genoeg om enkele sportwagens te doen blozen! De luchtvering (met variabele bodemvrijheid) zorgt intussen voor een comfort van limousineniveau. Zijn nuttige laadvermogen is echter uiterst beperkt. Een pluspunt echter: deze pick-up

beschikt onder de voorste motorkap over een grote frunk (236 liter). Het model heeft ook 230-voltstopcontacten en kan daarmee externe apparaten opladen tot 6.600 watt. Het interieur is SUV-achtig, aangenaam om in te vertoeven en bijna alle uitrusting is standaard. De enorme LFP-batterij van 102 kWh biedt een theoretisch rijbereik van 430 kilometer en laadt van 20 tot 80% op in ongeveer 45 minuten aan een DC-laadpunt (met maximaal 115 kW). Voor een volledige lading aan een AC-laadpunt (11 kW) moet je rekenen op minstens 12 uur. Absoluut gezien is deze pick-up duur, maar dat is relatief gezien het vermogen en de technologie.

TECHNIEK		
Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
442 pk	102 kWh	430
AFMETINGEN LAADBAK		
Max. laadlengte		1,56 m
Max. laadbreedte		1,50 m

RAM 1500

PRIJS VANAF
€ **63.605** €
zBTW

TCO **NIET BEKEND**



- + VOOR**
- Comfort (luchtvering), enorme binnenruimte, topuitrusting
 - Indrukwekkende motoren met veel karakter
- TEGEN**
- Eigenlijk te groot voor Europese wegen
 - Remmen missen uithoudingsvermogen

1.000 KG
LAADVERMOGEN TOT

3.500 KG
SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

De RAM wordt tegenwoordig officieel in België ingevoerd door de Hedin-groep. Deze kolos heeft een koetswerklengte van liefst 5,92 meter en aan boord is het pure luxe: panoramisch open dak, multimedia-systeem compatibel met Apple CarPlay en Android Auto, akoestisch glas, elektrisch verstelbare stuurkolom en pedalen, enzovoort. De zitruimte achterin is gigantisch en de achterbank kan zelfs verwarmd én gekoeld worden. Het wordt ook warm onder de motorkap: geen V8 meer, maar één enkele drieliter-zescilinder met turbo op benzine, goed voor 420 pk/636 Nm of zelfs 540 pk/706 Nm, gekoppeld aan een uitstekende

achtrapsautomaat. Een geslaagd huwelijk, met een heerlijk geluid, maar de tank raakt wel snel leeg. Een optionele lpg-installatie is dan ook geen overbodige luxe. De RAM duikt tijdens het remmen, helt over in de bochten en steigert tijdens het accelereren, maar zeker niet overdreven voor een pick-up. Toch waardeer je deze 'truck' het meest bij een rustige rijstijl, dankzij de zeer soepele luchtvering. Het is een voertuig dat je uitnodigt om kilometers te vreten met de elleboog uit het raam, in zetels die bijna even hoog staan als het dak van gewone personenwagens. De RAM 1500 is een stukje Amerika (nu ja, eigenlijk een groot stuk...).

TECHNIEK	
Motor	Verbruik (l/100 km)
Benzine - 420 of 540 pk	Van 13,1 tot 14,2
AFMETINGEN LAADBAK	
Max. laadlengte	1,71 m
Max. laadbreedte	1,69 m

TOYOTA HILUX

PICK-UPS



De Hilux staat bekend als onverwoestbaar en is al meerdere jaren de op één na meest gekochte pick-up van België. Deze achtste generatie werd gelanceerd in 2016 en in 2024 voor de derde keer gefacelift, toen onder andere draadloze Apple CarPlay/Android Auto-connectiviteit werd toegevoegd. De Hilux bestaat in twee carrosserievarianten: een Extra Cab met 4 zitplaatsen of een Double Cab met 5 zitplaatsen, met een laadbaklengte van respectievelijk 1,84 of 1,55 meter. Het laadvermogen varieert tussen 1.045 en 1.080 kilo. De Hilux bestaat ook in een zeer stijlvolle GR Sport-uitvoering (€ 50.992 excl. btw), met verbrede carrosserie

en extra spoorbreedte. Er zijn twee diesel-motoren beschikbaar: een 2,4-liter met 150 pk/400 Nm (alleen Double Cab) en een 2,8-liter met 204 pk/500 Nm. Beide zijn standaard gekoppeld aan een zestrapsautomaat en kunnen een aanhanger van 3,5 ton trekken. De grootste motor wordt ondersteund door een mild hybrid-systeem op 48 volt (behalve in de GR Sport en Extra Cab), dat een elektrische boost geeft van 16 pk/65 Nm en het gemiddelde verbruik met 0,6 l/100 km moet verlagen. Alle Hilux-modellen zijn standaard uitgerust met vierwielaandrijving (niet-permanent), veldversnellingen en een sper op het achterdifferentieel.

PRIS VANAF
€ **43.124** €
zBTW
(Double Cab – 150 pk)

TCO **678,42** €
incl. BTW/PER MAAND
(Double Cab – 150 pk)



VOOR

- Bijzonder robuust, garantie van 10 jaar (185.000 km)
- Keuze tussen twee carrosserievarianten



TEGEN

- Stuurwiel staat vrij laag
- Vierwielaandrijving is niet permanent

1.080 KG

LAADVERMOGEN TOT

3.500 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

TECHNIEK

Motor

Diesel – 150 of 204 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 9,9 tot 10,7

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte

1,55 of 1,84 m

Max. laadbreedte

1,54 m

VOLKSWAGEN AMAROK



Zoals de VW Caddy technisch identiek is aan de Ford Tourneo Connect, zo is de Amarok een kloon van de Ford Ranger. Beide merken werken sinds enkele jaren samen, al heeft VW dit werkpaard wel zowel vanbuiten als vanbinnen een specifieke look gegeven, inclusief een eigen instrumentenpaneel (Digital Cockpit). Centraal bevindt zich een scherm van 12 duim met standaard geïntegreerde navigatie. De Amarok bestaat alleen met dubbele cabine en gebruikt de dieselmotoren van Ford (2.0-viercilinder van 205 pk/500 Nm en 3.0 V6 van 240 pk/600 Nm), altijd gekoppeld aan een aangename tien-trapsautomaat. De viercilinderdiesel accelereert van 0 naar 100 km/u in 10,5 seconden, de V6 in 8,8 seconden. Volkswagen ziet wel af van de benzine-V6 en de plug-inhybride aandrijflijn die bij Ford worden aangeboden. Net als de Ranger beschikt de Amarok over permanente vierwielaandrijving, wat zorgt voor een geruststellende wegligging op gladde wegen. Deze pick-up heeft ook korte verhoudingen en een vergrendelbaar differentieel achteraan, een garantie voor zeer goede terreinprestaties. Robuust en geslaagd dus, maar wel niet goedkoop: de prijs is zelfs hoger dan die van zijn Ford-'orgaandonor'. Gelukkig is de standaarduitrusting compleet.

reert van 0 naar 100 km/u in 10,5 seconden, de V6 in 8,8 seconden. Volkswagen ziet wel af van de benzine-V6 en de plug-inhybride aandrijflijn die bij Ford worden aangeboden. Net als de Ranger beschikt de Amarok over permanente vierwielaandrijving, wat zorgt voor een geruststellende wegligging op gladde wegen. Deze pick-up heeft ook korte verhoudingen en een vergrendelbaar differentieel achteraan, een garantie voor zeer goede terreinprestaties. Robuust en geslaagd dus, maar wel niet goedkoop: de prijs is zelfs hoger dan die van zijn Ford-'orgaandonor'. Gelukkig is de standaarduitrusting compleet.

PRIS VANAF
€ **50.200** €
zBTW
(Diesel 205 pk)

TCO **831,08** €
incl. BTW/PER MAAND
(Diesel 240 ch Style)



VOOR

- Volwaardige, robuuste en prettige pick-up
- Geruststellende permanente vierwielaandrijving



TEGEN

- Beperkt motorengamma dan Ford Ranger
- Hoge prijs

951 KG

LAADVERMOGEN TOT

3.500 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT

TECHNIEK

Motor

Diesel – Van 205 tot 240 pk

Verbruik

(l/100 km)
Van 8,8 tot 10,3

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte

1,64 m

Max. laadbreedte

1,58 m

Een offerte of testrit?

Scan de QR-code hiernaast:





PRINT + DIGITAAL

€65,90 /jaar

Blijf op de hoogte van het beste autonieuws

- ✓ Autotests
- ✓ Exclusieve inzichten en reportages
- ✓ Praktisch advies



Abonneer je nu

abo.autogids.be

Kia introduceert: PV5 Cargo



Movement that inspires

De gloednieuwe, volledig elektrische Kia PV5 Cargo combineert duurzaamheid met praktisch gebruiksgemak. Met een rijbereik tot 397 km⁽¹⁾, een laadvermogen tot 790 kg en een laadvolume van 4,4 m³ is hij ideaal voor bedrijven die slim willen rijden. Als eerste model van Kia's PBV-strategie zet hij de toon voor de toekomst van bedrijfsvoertuigen.

Ontdek hem op kia.be of vraag meer informatie bij je Kia-dealer

19,5 - 19,8 kWh/100 km⁽¹⁾ • 0 g CO₂/km (WLTP)

Contacteer je Kia-dealer voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig.  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

*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. (1) Voorlopige gegevens ter informatie, onder voorbehoud van definitieve homologatie. VU: Kia Belgium NV (BE 0477.443.106 - IBAN: BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.

