

GUIDE D'ACHAT

UTILITAIRES LÉGERS

2026

Le guide complet de tous
les véhicules utilitaires légers
disponibles sur le marché.

9,90 €

fleet.be

moniteurautomobile.be

Kia PV5.

Une plateforme. Votre choix.



Movement that inspires

Innovant, tourné vers l'avenir et 100 % électrique. Conçu pour grandir avec vos ambitions. Grâce à la plateforme PBV ultramoderne, le PV5 est modulaire par nature.

Le **PV5 Cargo**, International Van of the Year 2026, offre une capacité de chargement maximale allant jusqu'à 4,4 m³ et jusqu'à 800 kg de charge utile, avec un seuil de chargement de seulement 419 mm. Le **PV5 Passenger** vous laisse le choix entre 5 et 7 places. Et le **PV5 Chassis Cab** se transforme entièrement en véhicule adapté à votre entreprise.

Une autonomie jusqu'à 416 km, une recharge de 10 à 80 % en 30 minutes⁽¹⁾ et 7 ans de garantie.

Découvrez le PV5 sous toutes ses formes chez votre distributeur Kia.

19,0 - 20,8 kWh/100 km • 0 g CO₂/km (WLTP)

Contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.

Donnons priorité à la sécurité.

(1) Sur une borne de recharge générant au moins 150 kW d'électricité. La vitesse et le temps de charge réels peuvent être affectés par la température de la batterie et les conditions météorologiques extérieures. *7 ans de garantie ou 150.000 km (selon la première limite atteinte, sans limite de kilométrage pendant les 3 premières années).

**Le modèle représenté est à titre illustratif. E.R. : Kia Belgium SA (BE) 0477 443 306 - dBAV : BE17 5701 3120 55211 - Kiacolleen 33 1930 Zaventem.



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

Produpress S.A.

Avenue Herrmann-Debroux, 54
1160 Bruxelles
&

Effective Media nv

Z. 1 Researchpark, 20
1731 Zellik

Éditeur responsable:

Vincent Delmotte

Compilation:

Laurent Blairon, Olivier Maloteaux

Coordination:

Olivier Maloteaux

Secrétariat de rédaction:

Laurent Blairon, Xavier Daffe,
Olivier Maloteaux,
Werner Van Kerckhoven

Rédaction:

Piet Andries & Olivier Maloteaux

Images:

Constructeurs

Concept:

ITO Creative Consultancy

Couverture:

Peter Meyskens

Direction artistique:

Peter Meyskens

Mise en page:

Bert Baekelandt

Chef de production:

Bert Baekelandt

Publicité:

Frank Debrauwer, Nicolas Van Frausum

Le Guide d'Achat des utilitaires légers est aussi
disponible sur:



moniteurautomobile.be



fleet.be/guide-dachat-
utilitaires-legers-2026

Édito

Le tour du marché des utilitaires légers

L'utilitaire est un monde à part qui peut déboussoler par ses spécificités. Afin que vous puissiez mieux vous y retrouver, Le Moniteur Automobile, magazine automobile belge de référence et Effective Media, spécialiste des flottes, se sont à nouveau associés pour vous proposer ce Guide d'Achat.

Bien qu'un peu chahuté par un contexte économique incertain, le marché des utilitaires légers reste porteur. Les camionnettes sont présentes dans la plupart des secteurs de notre économie, de l'artisan à la grosse société de livraison, en passant par les services publics ou la construction.

Nous ne traitons ici que des utilitaires légers à masse maximale autorisée de 3,5 tonnes; au-delà de cette masse, le véhicule impose un permis «camion» et est soumis à la taxe kilométrique (un projet pilote est en cours pour autoriser la conduite d'utilitaires électriques de 4,25 tonnes avec un permis B, mais sous conditions).

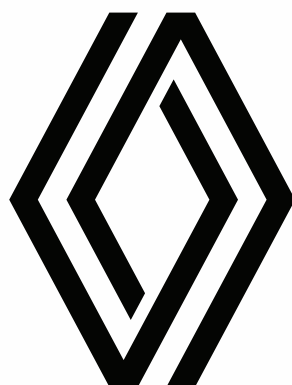
On vous présente tous les véhicules disponibles dans chaque catégorie: fourgonnettes, fourgons compacts, grands fourgons et pick-up. Et nous traitons à part les modèles électriques, qui restent minoritaires en Belgique mais sont en croissance constante, avec une part de marché qui a presque doublé en un an, passant de 4 à plus de 7%. Un marché qui évolue et que l'on vous expose au fil des pages qui suivent.

Bonne lecture et bon choix!

Olivier Maloteaux

SOMMAIRE

Nouveautés: les modèles attendus	6
La fiscalité des utilitaires légers	8
Les fourgonnettes thermiques	22
Les fourgonnettes électriques	36
Les fourgons compacts thermiques	43
Les fourgons compacts électriques	52
Les grands fourgons thermiques	59
Les grands fourgons électriques	68
Les pick-up	74



NOUVEAU
RENAULT TRAFIC VAN
E-TECH ELECTRIC

jusqu'à 450 km d'autonomie⁽²⁾
charge utile jusqu'à 1,25 t⁽²⁾
technologie 800V
diamètre de braquage de 10,3 m équivalent à Clio⁽²⁾
"Software Defined Vehicle"⁽³⁾, services connectés évolutifs
100 % déductible fiscalement

plus d'infos





jusqu'à 6 mois de recharge offerts à la commande avec le programme R Pass⁽¹⁾

0 gr CO₂/km · 17,1-20,83 kwh/100 km (wltp)

contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule

(1) 6 mois de recharge offerts pour tout achat d'un nouveau Renault Trafic Van E-Tech electric neuf, commandé entre le 15/09/2026 et le 31/12/2026. offre valable à compter de la livraison du véhicule. la recharge offerte correspond à un crédit maximal de 1 000 € tva, calculé sur base d'un kilométrage moyen de 10 000 km sur une durée de 6 mois d'un nouveau Renault Trafic Van E-Tech electric L1H1 advance 81 kWh et d'un coût moyen de la recharge à 0,48€/kWh tva et d'une consommation de 20,83 kWh par 100 km. offre valable uniquement sur les bornes du réseau partenaire eMSP (e-Mobility Service Provider) choisi par Renault belgique luxembourg sa. livraison de la carte de recharge après la livraison du véhicule. au-delà du crédit de recharge, les recharges sont facturées selon les conditions tarifaires en vigueur du partenaire eMSP. offre non cumulable, réservée aux professionnels (dans la limite de 5 offres de recharge par professionnel), valable dans le réseau Renault participant. voir conditions détaillées en concession. (2) en cours d'homologation. (3) véhicule conçu autour du logiciel. annonceur : Renault belgique-luxembourg s.a. (importateur), rue joseph II 40, 5eme étage, boîte 7c, 1000 bruxelles, TVA BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpm bruxelles. informations environnementales [A.R.19.03.2004] sur www.renault.be  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

Bientôt dans les show-rooms

Voici les nouveautés attendues sous peu sur le marché de l'utilitaire léger.

Kia PV7

Le fourgon compact électrique coréen

L'une des grandes nouveautés présentées à Hanovre est le Kia PV7. Situé un cran au-dessus du PV5 déjà commercialisé (voir page 39), il mesure environ 5,20 m de long et vient donc s'insérer sur le marché des fourgons compacts, aux côtés des Citroën Jumpy & Cie. Tout comme son petit frère, le Kia PV7 est exclusivement électrique. Mais encore un peu de patience: ce nouveau fourgon ne sera commercialisé qu'au deuxième semestre 2027...



On vous propose ici une sélection des nouveautés à venir sur le marché de l'utilitaire léger. Comme notre Guide d'Achat a dû être bouclé juste avant l'ouverture du salon de Hanovre, nous n'avons pas pu y intégrer toutes les nouveautés présentées sur place. Pour les découvrir, scannez le code QR ci-contre, qui renvoie à la rubrique utilitaire du site internet du Moniteur Automobile.



Mercedes

Bientôt les nouveaux Vito et Sprinter

Mercedes va progressivement renouveler sa gamme d'utilitaires légers. Les nouveaux modèles reposeront sur une base modulaire compatible avec différents types de motorisations. Le premier modèle lancé sur cette base est le VLE électrique destiné au transport de personnes (il succède au Classe V). Sa version fourgon utilitaire (qui prendra la succession du Vito actuel) suivra courant 2027. Un peu plus tard arrivera un plus grand fourgon qui prendra la succession du Sprinter actuel. Ces nouveaux modèles seront disponibles en versions électriques (VAN.EA, pour Van Electric Architecture) à batteries 800 V pour une recharge rapide sur borne DC, mais les futurs Vito et Sprinter seront également proposés avec des moteurs thermiques (VAN.CA, pour Van Combustion Architecture).

Renault

L'Estafette prend du retard

À côté de la version fourgon de son nouveau Trafic électrique (voir page 56), Renault prévoit aussi une variante châssis-cabine à essieux renforcés, baptisée Goélette et dont le lancement est imminent. Le constructeur a également annoncé sur la même base l'arrivée de l'Estafette, un original fourgon de livraisons urbaines, très haut (2,60 m, afin qu'une personne de 1,90 m puisse se tenir debout à bord), doté de portes coulissantes et d'un rideau arrière pour faciliter les opérations d'entrée/sortie du véhicule et le chargement. Mais le lancement de ce modèle de niche est décalé, le constructeur devant semble-t-il faire évoluer le concept pour la commercialisation. Affaire à suivre.

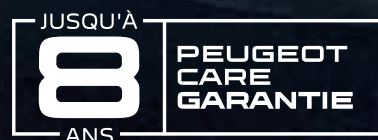




PEUGEOT PROFESSIONAL



Peugeot Pro Days Conditions spéciales pour les professionnels



PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies**  Donnons priorité à la sécurité.
⛽ 5,2 – 13,2 l / 100 km ⚡ 18 – 35,2 kWh/100 km ♻️ 0 – 347 g/km (WLTP)

Peugeot Pro Days du 1^{er} au 31 octobre.

Si vous décidez librement de faire effectuer un entretien régulier payant pour cette Peugeot comme prévu dans le carnet d'entretien et effectué dans le réseau Peugeot, vous bénéficierez d'une garantie spéciale couvrant gratuitement les principales pièces mécaniques du véhicule. Cette garantie spéciale est valide jusqu'au prochain intervalle d'entretien régulier, jusqu'à un maximum de 8 ans (y compris la durée de la garantie commerciale du fabricant) ou 160 000 km (jusqu'à un des deux termes atteints, étant précisé que la garantie légale n'est pas limitée à ces termes) à compter de la première immatriculation du véhicule. Cette garantie spéciale n'affecte pas la garantie commerciale du fabricant, qui est valable quel que soit l'endroit où l'entretien régulier du véhicule a été effectué. Cette garantie spéciale ne limite pas les droits du consommateur en vertu de sa garantie légale. Pour le contenu, les limitations et les conditions de cette garantie spéciale, veuillez vous référer aux termes et conditions disponibles sur le site Web peugeot.be. E.R.: Laurent Barria - Stellantis Belux SA - Avenue du Bourget 20 Boîte 2 - B-1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tél: +32 78 15 16 15



Les utilitaires légers en 10 questions

Taxes, déductibilité fiscale, TVA, amortissement: les utilitaires légers obéissent à des régimes spécifiques selon les Régions et usages. Tour d'horizon en 10 questions pour éviter les mauvaises surprises financières avec vos camionnettes et pick-up.

1 QU'EST-CE QU'UN UTILITAIRE LÉGER?

Pour être considéré fiscalement comme utilitaire, le véhicule doit répondre aux conditions suivantes:

- Le véhicule doit être déclaré «utilitaire» par la DIV;
- La masse autorisée ne doit pas dépasser pas 3.500 kg ;
- L'espace de chargement doit être pourvu, sur toute sa surface, d'un plancher horizontal fixe exempt de tout point d'attache pour des banquettes, sièges ou ceintures de sécurité complémentaires;
- La longueur de l'espace de chargement doit être au moins égale à 50% de la longueur de l'empattement (ce qui réduit le nombre de véhicules utilitaires à double cabine);
- Notons qu'en Wallonie, pour disposer du traitement fiscal de faveur, l'utilitaire doit être immatriculé au nom d'une entreprise en personne physique (indépendants) ou morale (sociétés) avec inscription à la Banque-Carrefour (dans les autres Régions, cette condition n'est valable que pour les pick-up, pas les camionnettes; voir question 9).

2 QUELLES TAXES (MISE EN CIRCULATION ET TAXE ANNUELLE DE CIRCULATION)?

En Flandre, en Wallonie ou à Bruxelles, l'utilitaire léger (camionnette et pick-up à usage professionnel) à usage professionnel est exonéré de la **taxe de mise en circulation** (donc pas non plus de «malus CO2» en Wallonie).

Par contre, la **taxe (annuelle) de circulation** s'applique bien aux camionnettes et aux pick-up et varie selon les Régions.

- En **Wallonie** et à **Bruxelles**, la taxe de circulation est déterminée par la masse maximale autorisée (MMA) du véhicule. Le montant annuel augmente par tranches de 500 kg, auquel s'ajoutent les «décimes», une surtaxe obligatoire. Voici le barème en vigueur actuellement:

MASSE MAXIMALE AUTORISÉE (MMA) EXPRIMÉE EN KG		TAXE ANNUELLE		
DE	À	TAXE	DÉCIMES	TOTAL
0	1.000	44,19 €	4,42 €	48,61 €
1001	1.500	57,96 €	5,80 €	63,76 €
1501	2.000	77,28 €	7,73 €	85,01 €
2001	2.500	96,60 €	9,66 €	106,26 €
2501	3.000	115,92 €	11,59 €	127,51 €
3001	3.500	135,24 €	13,52 €	148,76 €

GARANTIE

5
ANS

Born Electric. Built for Business.

Bienvenue Farizon V7E.

Jusqu'à 1.373 kg
de charge

2,9 m de longueur
de chargement

1.000 kg
de traction

Jusqu'à 328 km WLTP-combi
de conduite

FARIZON V7E

à partir de
29.780 €

hors TVA

Prix hors TVA et frais. WLTP combiné ;
autonomie réelle variable selon le style de conduite,
la charge, la température et les conditions d'utilisation.



FARIZON

a **GEELY** brand



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

• En **Flandre**, le calcul de la taxe annuelle sur les utilitaires légers prend en compte la MMA et les émissions de CO₂ du véhicule.

Pour un véhicule neuf dont la MMA ne dépasse pas 2,5 tonnes, le tarif de base est fixé à 25,68 euros par tranche de 500 kg, avec un minimum de 58,54 euros. Ce montant est ensuite ajusté en fonction des émissions de CO₂ (selon la norme WLTP): il est augmenté ou diminué de 0,30% par gramme de CO₂ émis au-dessus ou en dessous de 122 ou de 149 g/km, dans une fourchette comprise entre 24 g et 500 g/km. 122 g si la première immatriculation du véhicule a eu lieu avant le 1er janvier 2021 et 149 g si elle a eu lieu à partir de cette date.

Pour les utilitaires de plus de 2,5 tonnes, un véhicule neuf conforme à la norme Euro 6 reste soumis à ce tarif de base, avec toutefois une taxe annuelle minimale de 58,54 euros.

Rassurez-vous, un **simulateur en ligne** sur le site <https://belastingen.fenb.be/ui/public/simulaties/vkb> fait le calcul automatiquement...

3 QUEL TAUX DE DÉDUCTIBILITÉ?

Les véhicules utilitaires sont entièrement déductibles, qu'ils soient «thermiques» ou électriques. Cette règle s'applique également à l'ensemble des frais associés: carburant, leasing, assurance, entretien, etc.

En revanche, si le véhicule est utilisé à des fins privées, même de manière ponctuelle, la déductibilité est réduite à 75%, tant pour l'achat ou la location que pour les dépenses connexes.

Le gouvernement en place envisage d'augmenter la déductibilité des camionnettes électriques au-delà de 100% pour encourager la transition énergétique. À suivre.

4 PUIS-JE RÉCUPÉRER TOUTE LA TVA?

La TVA de 21% peut être entièrement récupérée si le véhicule est utilisé uniquement à des fins professionnelles. En cas d'usage privé, un taux de 85%

s'applique si l'usage est majoritairement professionnel. Il descend à 35% si l'usage privé prédomine.

5 Y A-T-IL UN AVANTAGE FISCAL POUR LES CAMIONNETTES HYBRIDES OU ÉLECTRIQUES?

Les utilitaires électriques et hybrides sont en croissance: selon une enquête de Jato Dynamics, leader des données, analyses et études de marché pour l'industrie automobile, bien que les moteurs thermiques représentent toujours la majorité des ventes d'utilitaires légers en Europe, leurs parts de marché est passée de 97,6% en 2019 à 82,5% en 2025, tandis que celles des motorisations alternatives (électriques, hybrides) passait de 2,4% à près de 20%, avec même pour les modèles électriques purs des ventes multipliées par six. La croissance est donc réelle.

En Belgique, aucun avantage fiscal n'est prévu pour les camionnettes hybrides. Par contre, les véhicules élec-



OPEL COMBO CARGO

PRÉCISION ALLEMANDE. PRÊT POUR VOTRE TRAVAIL 

À PARTIR DE **16.790 €** HTVA*



JUSQU'À **8 ANS**
DE GARANTIE
SPÉCIALE**
Sans limitation de la garantie légale.

 5,3 - 6,5 l/100 km  138-155 g/km  18-19,2 kWh/100 km - Autonomie 343 km (WLTP)  DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Informations environnementales [A.R. 19/03/2004] : www.opel.be. Contactez votre point de vente Opel pour les informations relatives à la taxation de votre véhicule.
E.R. : Laurent Barria - Stellantis Belux SA - Avenue du Bourget 20 Boîte 2 - B-1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tél: +32 3 450 63 29.

*Prix de départ sans options HTVA. Offre réservée aux professionnels, valable du 01/09/2026 au 30/09/2026, pour l'achat d'un Combo Start SCV Fourgon M Light Essence 110 MT dans le réseau officiel Opel belge.

**Un entretien régulier, tel que mentionné dans le carnet d'entretien et effectué au sein du réseau officiel Opel participant, vous donne droit gratuitement à une garantie spéciale couvrant les principaux composants mécaniques. Cette garantie spéciale est valable jusqu'au prochain entretien régulier, dans la limite de maximum 8 ans (en ce compris la garantie constructeur standard de 2 ans) ou 160 000 km (jusqu'au premier des deux termes atteint, étant précisé que la garantie légale n'est pas limitée par ces termes), à compter de la première immatriculation. Elle n'affecte pas la garantie commerciale du constructeur, laquelle demeure valable quel que soit l'endroit où l'entretien régulier est effectué. Elle ne limite pas les droits du consommateur en vertu de la garantie légale. Pour le contenu, les restrictions et les conditions, veuillez consulter les conditions générales disponibles sur opel.be. Valable pour l'achat d'une Opel neuve entre le 01/09/2026 et le 30/09/2026 auprès du réseau officiel Opel belge et immatriculée en Belgique. Non échangeable pour un avantage équivalent.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.



triques peuvent retirer un avantage. Pour les «e-vans» acquis depuis le 1er avril 2026, les entreprises bénéficient d'une déduction pour investissement majorée de 40%. Concrètement, une entreprise peut déduire une partie importante du prix d'achat de son bénéfice imposable.

Pour les camionnettes électriques, cela réduit l'écart de coût avec les modèles thermiques.

Les conditions: le véhicule doit être neuf, zéro émission, utilisé uniquement à des fins professionnelles et acquis via achat ou leasing financier. Les véhicules d'occasion ou pris en leasing opérationnel ne sont pas éligibles.

6 QUELLES SONT LES RÈGLES D'AMORTISSEMENT?

L'utilitaire peut bénéficier d'un amortissement dégressif accéléré qui permet d'amortir des dépenses plus importantes durant les premières années du véhicule.

L'amortissement immédiat des frais accessoires (immatriculation, équipements spécifiques, etc.) est possible. Autrement dit, ces coûts peuvent être entièrement déduits au cours de l'exercice comptable où ils sont engagés.

7 FAUT-IL PAYER UN ATN? COMMENT LE CALCULER?

En société, l'avantage en nature (ATN) n'est exigible que si le véhicule est utilisé à des fins privées par le travailleur. En pratique, l'administration fiscale considère généralement les trajets entre le domicile et le lieu de travail comme étant privés.

Si un travailleur utilise quotidiennement une camionnette pour se rendre directement, depuis son domicile, sur différents chantiers, aucun avantage en nature ne lui sera imputé. En revanche, dès qu'il se rend plus de 40 jours par an (même non consécutifs) sur un chantier unique, en partant toujours de son domicile, l'ATN est applicable.

Comment calculer l'ATN pour un utilitaire? Rien à voir avec une voiture de société. L'avantage doit être compté pour la valeur réelle qu'il a dans le chef du bénéficiaire. Il faut pouvoir répondre à la question: «quel montant le bénéficiaire devrait-il payer pour obtenir un tel avantage?». L'ATN ne s'applique pas aux indépendants en personne physique.

www.kgm.be

KGM
Korean Genius in Motion

MUSSO EV
100% électrique

NOUVEAU
MUSSO
Diesel

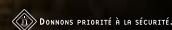


ÉLECTRIQUE OU DIESEL.
MUSSO, IMBATTABLE SUR TOUS LES TERRAINS.



Consommation MUSSO EV : 23-26 KWH /100KM. 0 G/KM CO₂ (WLTP)

Consommation MUSSO : 9,1-9,6 L/100KM. 238-252 G/KM CO₂ (WLTP)



Toutes les informations et les conditions concernant la garantie et d'assistance auprès votre distributeur KGM officiel et sur www.kgm.be. Annonceur : SsangYong Motors Middle Europe S.A. - Bedrijvenlaan 4, B-2800 Malines - E: info@kgm.be. Numéro d'entreprise (RPR Antwerpen): BE 0829.189.355, Banque BE47 5645 1423 5180. Photo non contractuelle. Informations environnementales (R.D. 19.03.2004). Le Musso EV bénéficie d'une garantie allant jusqu'à 10 ans et le Musso Diesel d'une garantie de 5 ans, sous réserve des conditions de garantie applicables.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

8 QUELLE COTISATION CO₂ ?

La cotisation de solidarité (ou CO₂) est une charge que l'ONSS impose à tout employeur mettant gratuitement un véhicule à la disposition d'un travailleur.

Dans le cas des sociétés, un véhicule utilitaire peut être exempté de cette cotisation, à condition qu'il soit exclusivement utilisé à des fins professionnelles. L'ONSS ne considère pas comme un usage privé les trajets effectués par le travailleur entre son domicile et son lieu de travail, dès lors qu'ils sont réalisés avec un véhicule utilitaire.

Une exception: si ce type de déplacement a lieu vers un même endroit pendant au moins 40 jours par an (consécutifs ou non), la cotisation CO₂ est due pour l'ensemble de l'année.

Cette règle ne concerne pas les indépendants en personne physique.

9 LES PICK-UP, TOUJOURS AVANTAGEUX POUR LES PARTICULIERS?

Depuis le 1er janvier 2022 en Wallonie, le 1er janvier 2023 en Flandre et le 1er janvier 2025 à Bruxelles, les pick-up ne bénéficient plus d'un traitement de faveur lorsqu'ils sont immatriculés par des particuliers. La fiscalité a été alignée sur celle des voitures classiques: TMC souvent élevée, taxe de circulation revue à la hausse avec, à la clé, plusieurs centaines, voire plusieurs milliers d'euros supplémentaires.

La législation s'applique aussi aux véhicules de seconde main immatriculés après la date d'entrée en vigueur de ce régime moins favorable. Les seuls particuliers à échapper à cette hausse de fiscalité sont ceux qui possédaient déjà un pick-up avant ces dates. Leur régime fiscal reste inchangé.

Notons qu'à Bruxelles et en Flandre, les particuliers peuvent toujours profiter des avantages fiscaux s'ils achètent une camionnette. Ce n'est pas le cas en Wallonie, où les camionnettes sont désormais taxées comme un véhicule particulier pour les non-professionnels.

10 TOUS LES UTILITAIRES PEUVENT-ILS CIRCULER DANS LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (LEZ)?

Les utilitaires légers sont soumis aux mêmes règles que les voitures dans les LEZ (Bruxelles, Anvers et Gand). Les véhicules zéro émission y circulent à leur guise.



À Bruxelles, les utilitaires Diesel Euro 5 (et normes inférieures) ne sont plus admis depuis le 1er janvier 2026, tout comme les essence Euro 0, 1 et 2. Les hybrides suivent le calendrier des véhicules à essence.

Pour les véhicules non conformes, il est possible d'acheter un pass journalier à 35 €.

En cas d'infraction, les amendes peuvent grimper à 350 €.

Le gouvernement flamand a récemment décidé de ne pas renforcer les conditions d'accès aux zones basses émissions (LEZ) à Gand et Anvers. Les véhicules Diesel avec norme Euro 5 (et plus) et les véhicules essence avec norme Euro 2 (et plus) continueront d'avoir accès à la LEZ. Le gouvernement flamand évaluera la qualité de l'air en 2027 et décidera alors s'il convient ou non de renforcer la réglementation. ●

Diriger une entreprise demande une sacrée énergie

Découvrez la gamme Transit électrique



Réservez votre essai dès aujourd'hui et accédez à toutes les villes, sans limites.



E-TRANSIT CUSTOM : 21,8- 24,6 KWH/100KM (CYCLE MIXTE)
E-TRANSIT : 37- 40,9 KWH/100 KM (CYCLE MIXTE)
E-TRANSIT COURIER : 17,1 KWH/100 KM (CYCLE MIXTE)
TRANSIT CONNECT PHEV : 0,49 L/100 KM. 11 G/KM CO₂. (WLTP)



Informations environnementales : ford.be DONNONS LA PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. ford.be

*Source : Statistiques officielles Febiac, VUL, Belgique & Luxembourg. Classement N°1 BeLux basé sur le résultat combiné de 2026. Infos et conditions sur ford.be

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

Interview Guy Van Gaever, Head of Stellantis Pro One

«Le marché se recentre autour de l'usage»

Nouvelle gamme Smart Compact Van qui va à l'essentiel au juste prix et garantie 8 ans/160.000 km, Stellantis Pro One Belux se plie aux évolutions d'un marché en mutation. On en parle avec son patron, Guy Van Gaever.

Stellantis Pro One, c'est un groupe de 4 marques (Citroën, Fiat Professional, Opel, Peugeot), qui est présent dans tous les segments du marché des utilitaires légers (VUL)

et y tient la première place en Europe. Le succès est grand en Belgique également, où 1 utilitaire léger sur 4 vendu fait partie du groupe Stellantis (camions compris). Entretien avec Guy Van

Gaever, fraîchement nommé Head of Stellantis Pro One Belux. Il nous donne son analyse et sa vision future du marché des utilitaires légers en Belgique.

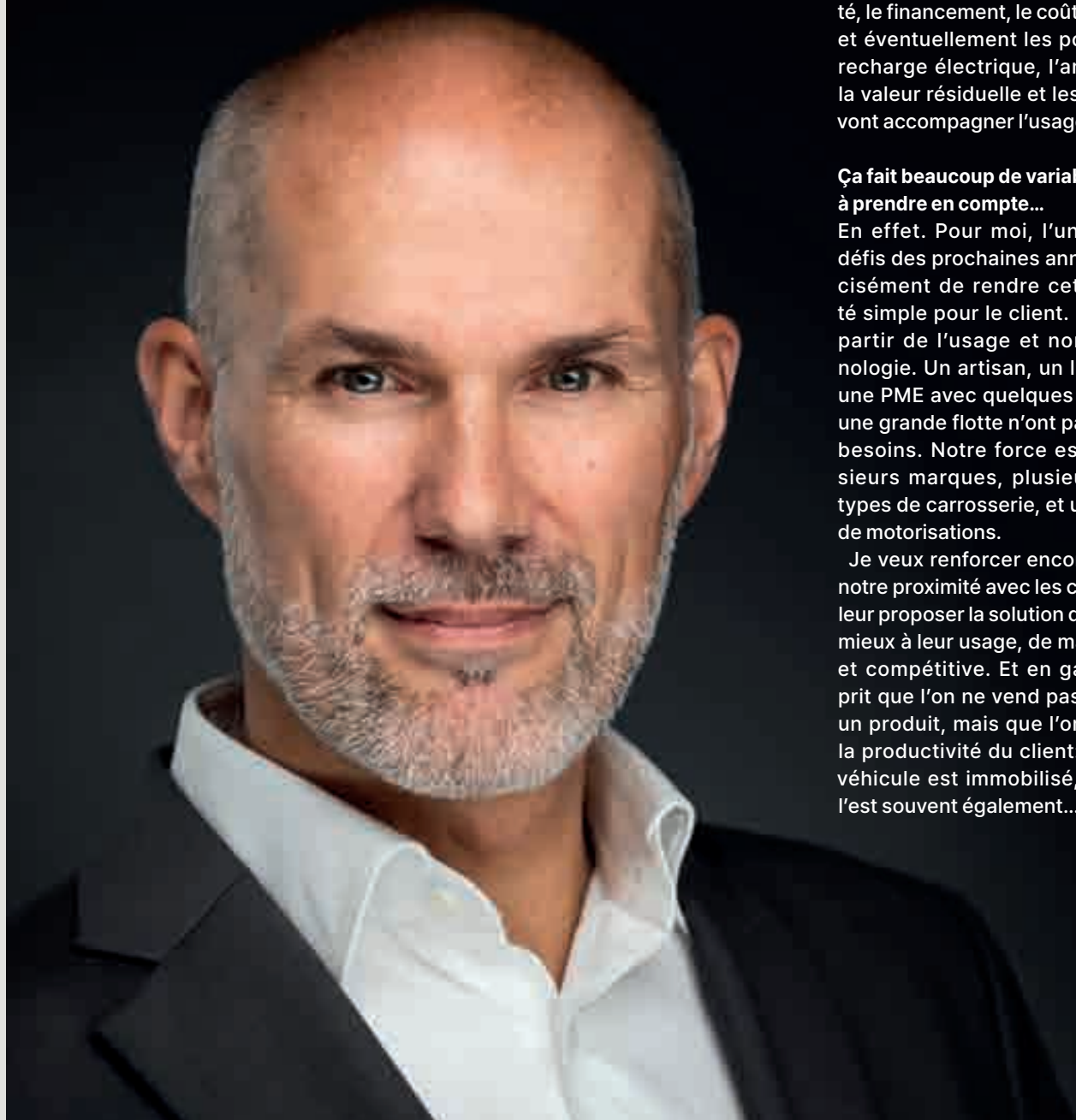
Comment se porte le marché belge des utilitaires légers?

Au premier semestre 2026, ce marché était en recul de 5%, mais la demande des professionnels reste bien présente dans tous les domaines d'activité. Ce qui change surtout, ce sont les attentes du client. Il ne vient plus simplement acheter une camionnette avec une certaine puissance et un certain volume de chargement; il s'interroge sur le coût total d'utilisation, la fiscalité, le financement, le coût du carburant et éventuellement les possibilités de recharge électrique, l'aménagement, la valeur résiduelle et les services qui vont accompagner l'usage du véhicule.

Ça fait beaucoup de variables à prendre en compte...

En effet. Pour moi, l'un des grands défis des prochaines années sera précisément de rendre cette complexité simple pour le client. Nous devons partir de l'usage et non de la technologie. Un artisan, un livreur urbain, une PME avec quelques véhicules ou une grande flotte n'ont pas les mêmes besoins. Notre force est d'avoir plusieurs marques, plusieurs tailles et types de carrosserie, et un large choix de motorisations.

Je veux renforcer encore davantage notre proximité avec les clients, afin de leur proposer la solution qui convient le mieux à leur usage, de manière simple et compétitive. Et en gardant à l'esprit que l'on ne vend pas uniquement un produit, mais que l'on contribue à la productivité du client: lorsque son véhicule est immobilisé, son activité l'est souvent également...



En parlant des motorisations, est-ce que l'électrification démarre sur le marché VUL en Belgique?

Elle démarre, oui, mais le rythme est encore beaucoup plus lent que sur le marché des voitures particulières. Chez Stellantis Pro One Belgique, l'électrique représente aujourd'hui environ 7% de nos ventes d'utilitaires, soit une proportion légèrement supérieure à celle du marché belge, qui se situe autour de 6%.

La conversion ne se fera pas uniquement parce que l'on dit au client qu'un véhicule électrique est meilleur pour l'environnement: un professionnel fait un calcul économique. Nous travaillons beaucoup sur cet aspect et avons par exemple lancé en Belgique et au Luxembourg une initiative permettant de proposer nos utilitaires compacts et moyens électriques au même niveau de prix que leurs équivalents Diesel. C'est une manière très concrète de lever l'un des principaux freins à l'adoption.

Nous observons naturellement le plus d'intérêt pour l'électrique là où les missions sont prévisibles: distribution urbaine, services techniques, administrations, flottes ayant des véhicules qui reviennent régulièrement au dépôt. À l'avenir, je suis convaincu que la proportion des électriques augmentera. Mais la transition doit être pragmatique. Notre rôle est d'offrir une solution multi-énergie et d'accompagner chaque entreprise au rythme qui correspond à son activité.

En électrique, l'autonomie reste-t-elle l'élément capital?

Pas nécessairement, et c'est un point très important. Pour un véhicule professionnel, la bonne question est plutôt: «de combien de kilomètres ai-je réellement besoin chaque jour?». Une batterie plus



grande offre davantage d'autonomie, mais coûte également plus cher, pèse davantage et réduit donc la charge utile.

Pour notre nouvelle gamme Smart Compact Van (Citroën Berlingo Van FIRST, Fiat Doblò EasyPRO, Opel Combo START et Peugeot Partner ACTIVE), nous avons volontairement recherché un équilibre entre autonomie utile et prix, avec une batterie de 42 kWh offrant jusqu'à environ 270 km d'autonomie. Si un professionnel parcourt 100 ou 150 kilomètres par jour et recharge le soir, pourquoi devrait-il payer pour 400 ou 500 kilomètres d'autonomie? C'est ce que j'appelle le right-sizing: le bon véhicule, la bonne batterie et le bon coût pour le bon usage.

Parlons justement de cette nouvelle gamme Smart Compact Van (SCV).

Comment est-elle née?

Pour moi, Smart Compact Van représente exactement la manière dont nous devons

réfléchir: commencer par observer ce que fait réellement le client. Nous avons constaté qu'environ 40% des utilisateurs de petits utilitaires ne recherchent pas une configuration à 3 places et que les conducteurs professionnels roulent seuls environ 80% de leur temps. C'est de là qu'est né le concept du Flexiseat, qui permet de relever l'assise passager pour gagner jusqu'à 0,5 m³ de volume de chargement dans la cabine. On peut y ajouter la Modutable pour transformer l'espace passager en véritable bureau mobile. D'autres solutions de rangement ont également été développées autour de cette logique de l'usage réel.

Et nous avons parallèlement travaillé sur le coût. Le SCV est proposé à un prix d'accès inférieur à celui de la gamme traditionnelle. Je m'attends à ce que cette nouvelle série d'utilitaires trouve un écho important auprès des indépendants, PME, start-up et gestionnaires de flotte extrêmement attentifs au TCO.



Pour s'adapter au besoin des clients, les nouvelles versions «Smart Compact Van» des fourgonnettes Stellantis sont des biplaces avec assise du passager relevable permettant de charger plus dans la cabine.



L'espace passager des fourgonnettes «Smart Compact Van» peut aussi se transformer en bureau mobile.

Pourrait-on voir ce concept SCV dans les segments supérieurs?

C'est une approche qui peut naturellement nous amener à réfléchir à d'autres segments. Mais à ce stade, il est trop tôt pour dire si ce concept sera décliné au-delà des fourgonnettes. Ce que je trouve particulièrement intéressant avec le SCV, c'est de partir de l'usage réel, de supprimer ce dont le client n'a pas besoin et d'investir dans ce qui lui apporte véritablement de la valeur ajoutée.

Stellantis Belux a récemment porté sa garantie à 8 ans/160.000 km. Est-ce pour tous les modèles VU et toutes les motorisations?

Le principe est d'apporter davantage de tranquillité d'esprit à nos clients, y compris professionnels. La garantie s'applique à la gamme de véhicules utilitaires de nos 4 marques, en thermique comme en électrique.

Le fonctionnement est simple: les 2 premières années correspondent à la garantie constructeur standard. Ensuite, si vous faites l'entretien dans notre réseau, la garantie est automatiquement prolongée d'un an, sans supplément, jusqu'à un maximum total de 8 ans ou

160.000 kilomètres, selon la première échéance atteinte.

Un autre atout important est la couverture de notre réseau après-vente: nos clients disposent d'un point de service Stellantis à maximum 15 minutes de leur domicile ou de leur lieu de travail. C'est un vrai avantage pour les professionnels, pour qui la proximité et la disponibilité du service sont essentielles. L'idée est donc simple: si vous nous confiez l'entretien de votre véhicule, nous nous engageons sur le long terme derrière notre produit, avec un réseau de service toujours à proximité.

**Parlons avenir: quelles sont les prochaines nouveautés attendues chez Stellantis Pro One?**

Outre la nouvelle gamme SCV (Citröen Berlingo Van FIRST, Fiat Doblò EasyPRO, Opel Combo START et Peugeot Partner ACTIVE), nous allons présenter 11 nouveaux modèles d'ici à 2030, dont 2 nouvelles générations de vans moyens et grands, de nouvelles solutions électriques faisant notamment appel à différentes chimies de batteries et le développement de l'écosystème de services Pro One NEXT. Le véhicule reste évidemment au cœur de notre métier mais, demain, la différence se fera également sur les services, la connectivité, l'énergie, le financement, la transformation, l'entretien et, surtout, la gestion de la disponibilité du véhicule.

Enfin, nous regardons encore plus loin avec le concept Box on Wheels présenté au salon de Hanovre: un utilitaire zéro émission à conduite autonome qui explore le futur de la livraison du dernier kilomètre grâce à un véhicule sans émission et sans conducteur, associé à un ensemble complet de services conçus pour simplifier les opérations et réduire les coûts d'exploitation. L'avenir est en marche... ●



«Pour les versions électriques de la nouvelle gamme 'Smart Compact Van' (Citröen ë-Berlingo, Fiat E-Doblò, Opel Combo Electric, Peugeot E-Partner), on a délibérément cherché à trouver un équilibre entre autonomie utile et prix».

ISUZU

~~IM~~POSSIBLE.

NOUVEAU
D-MAX 2.2L

D-MAX EV



3,5 T



+ 1 T



QUALITÉ
JAPONAISE

4X4

TRANSMISSION
4x4 ENGLENCHABLE



DIFFÉRENTIEL À
BLOCAGE



PROFONDEUR DE
PASSAGE À GUÉ :
800 MM

www.isuzu.be

 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

*Photo non contractuelle. Information environnementale [AR 19/03/2004] : www.isuzu.be. Isuzu se réserve le droit de modifier, sans préavis, les spécifications, les couleurs et les matériaux. WLTP : Contactez votre concessionnaire pour toutes les informations concernant la fiscalité de votre véhicule. Pour plus d'informations, consultez également www.isuzu.be.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.



«Converted by Renault»

Les utilitaires **Renault** aménagés directement à l'usine

La plupart des utilitaires sont aménagés pour s'adapter à l'usage du client. Ces transformations sont la plupart du temps réalisées par des carrosseries externes en après-vente. Renault veut reprendre les choses en mains. Voyons ce que le client y gagne.

Les véhicules utilitaires doivent s'adapter à tous les métiers: travaux publics, ateliers mobiles, transport d'animaux, benne, cabine frigorifiques, dépannage, ambulance, etc. Pour cela, ils subissent des aménagements spécifiques. «Un véhicule utilitaire sur deux est converti avant de prendre la route», nous dit-on chez Renault. Dans le cas du Master, le taux de conversion atteint même 75%.

Ces conversions sont habituellement réalisées en après-vente par des carrossiers externes. Mais configurer l'utilitaire peut s'apparenter à un parcours du combattant, impliquant de nombreuses dis-

cussions avec plusieurs intermédiaires entre le concessionnaire et le carrossier indépendant.

Pour éviter ces tracasseries, le constructeur français a créé le label «converted by Renault», qui propose des conversions réalisées directement en usine. Le but est d'apporter au client une plus grande simplicité pour la commande, plus de rapidité de livraison, une garantie Renault 100% d'usine et aussi d'assurer une meilleure valeur de revente. Explications.

Un seul interlocuteur

Le premier avantage du label «converted by Renault», c'est que le client qui veut

faire aménager son utilitaire n'a affaire qu'à un seul interlocuteur. Cela dès l'achat et durant tout le cycle de vie du véhicule. Il commande son véhicule adapté «clé en main» directement dans sa concession Renault, sans devoir se rendre chez un carrossier par après.

Les modèles «converted by Renault» peuvent être commandés dans les 2.700 concessions Renault en Europe. Pour des conversions plus personnalisées ou du sur-mesure, le constructeur fait appel à sa filiale Qstomize, qui s'appuie également sur un réseau de 300 carrossiers partout en Europe, agréés par Renault.



«À cette commande simple et rapide s'ajoutent des délais de livraisons réduits en moyenne de 30%», assure-t-on chez Renault. Car il n'y a plus d'allers-retours des châssis nus entre l'usine et un carrossier externe. Un gain logistique évident. Renault évoque un délai de livraison moyen d'environ trois semaines, contre habituellement un mois voire plus dans le cas d'une transformation en après-vente.

Consommation de carburant sous contrôle

Par ailleurs, avec le label «converted by Renault», la certification et l'homologation de la transformation sont effectuées directement à l'usine, avec à la clé une grande précision de la valeur des émissions de CO₂ reprises sur le certificat d'immatriculation. Ce n'est pas le cas de certaines conversions de véhicules Diesel en après-vente, qui peuvent faire augmenter fortement les émissions de CO₂ finales et donc la consommation de carburant à l'usage (les deux valeurs étant directement proportionnelles), ce qui peut engendrer de mauvaises surprises pour le gestionnaire de flotte et sa comptabilité...

Garantie 100% d'usine

Lorsque le client fait effectuer une transformation en après-vente, il s'expose à d'éventuelles complications lors d'un problème technique: en cas de panne ou de dégât au véhicule, est-ce le constructeur qui est responsable ou l'atelier qui a réalisé la conversion? Et quelle garantie s'applique?

Le gros avantage du label «converted by Renault», c'est qu'il offre une garantie 100% d'usine. Le client n'a qu'une seule



facture pour le véhicule et sa transformation, et un interlocuteur unique en cas de problème. Autre avantage: le client fait entretenir et réparer la partie convertie du véhicule directement dans le réseau Renault. Avec à la clé plus de facilité et un gain de temps.

Meilleure valeur résiduelle

Par ailleurs, ce label permet d'optimiser la valeur de revente du véhicule, avec donc des mensualités de leasing réduites. En effet, habituellement, les sociétés de leasing infligent une forte décote sur les équipements et transformations faites sur le véhicule en après-vente (ce qui implique une mensualité plus élevée en leasing pour le client...).

Car ces transformations sont difficiles à valoriser sur le marché de l'occasion. Ici, comme la transformation est réalisée dans une usine du constructeur ou dans des ateliers agréés par lui, le véhicule et ses aménagements sont labellisés «d'origine», ce qui rehausse la valeur résiduelle.

Mobilize Financial Services, bras financier du groupe Renault, applique d'ailleurs d'office des conditions de loyers préférentielles pour les utilitaires labellisés.

Un label pour toute la gamme

Bref, on voit que ce label offre de nombreux avantages pour le client. Et Renault en profite aussi, en prenant une part active sur le marché de la conversion du véhicule et en assurant un nouvel afflux de travail dans ses usines. Tout le monde y gagne.

Le label «converted by Renault» est proposé sur tous les modèles de la gamme: il s'applique aux Kangoo (uniquement en version longue), Trafic (en version longue également) et Master (versions longues, versions à plateau-ridelles ou benne). Le label est également proposé sur le nouveau Trafic E-Tech electric, qui existe en fourgon mais sera aussi proposé en variantes châssis cabine, plancher cabine, benne, plateau ou encore cargo box. ●

LES FOURGONNETTES THERMIQUES

Elles sont compactes mais pratiques: les fourgonnettes se prêtent à de multiples usages, d'autant que la plupart sont disponibles en deux longueurs. En Belgique, c'est le Peugeot Partner qui tenait la tête de ce segment au premier semestre 2026. Un Partner qui, comme ses cousins Stellantis (Citroën Berlingo, Fiat Doblò, Opel Combo) se décline cette année dans une nouvelle version d'entrée de gamme: baptisée Smart Compact Van, celle-ci va à l'essentiel pour réduire les coûts (voir aussi à ce sujet l'interview en page 16), mais profite également d'un aménagement intérieur astucieux. Un concept intelligent qui devrait perpétuer le succès des fourgonnettes du groupe franco-italo-américain.





VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

916 KG

Lancé en 2018, le Berlingo 3e du nom partage sa base (moteurs, châssis) avec ses cousins du groupe Stellantis: les Fiat Doblò, Opel Combo et Peugeot Partner. Il partage aussi son squelette avec le Toyota ProAce City. Le Berlingo a profité d'une mise à jour en 2023 et reçoit pour l'automne 2026 une version d'entrée de gamme (First) plus accessible (à partir de 21.450 €, soit 1.300 € HTVA de moins que la version Van classique), avec bouclier et tableau de bord plus basiques, cabine 2 places avec assise du siège passager relevable (Flexiseat) pour charger de grands objets à l'avant, et option Modutable transformant l'habitacle en bureau mobile.

Point d'écran central sur les versions de base, mais un support smartphone qui lance une appli permettant d'accéder aux

fichiers musicaux, à la radio, aux appels téléphoniques et à la navigation à partir de votre smartphone. Un écran central tactile de 10" est disponible, ainsi qu'un rétroviseur central digital. Sous le capot, outre la version électrique traitée dans une rubrique à part, on a le choix entre le 3-cylindres 1.2 à essence de 110 ch (une version microhybride sera proposée en 2027) et des Diesel plus coupleux et plus sobres, de 100 ou 130 ch. Quelle que soit le moteur, le Berlingo est disponible au choix en deux longueurs (4,40 ou 4,75 m). Le volume utile est l'un des meilleurs du segment et la charge utile maxi frôle la tonne. Le dossier de la place centrale peut se rabattre en tablette et le dossier passager peut aussi s'escamoter pour le transport d'objets longs (option cabine Extensio).

+ BIEN VU

- Charge utile intéressante
- Nouvelle version First intelligente et intéressante

- MAL VU

- Boîte auto uniquement sur Diesel 130 ch
- Pas de moteur à essence en L2

TECHNIQUE

Moteur
 Essence: 110 ch
 Diesel: de 100 à 130 ch

Consommation (l/100 km)
 de 6,2 à 7,5
 de 5,2 à 6,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement **Jusqu'à 3,44 m**
 Largeur entre passages de roues **1,23 m**
 Hauteur de chargement **1,27 m**
 Masse tractable freinée **Jusqu'à 1.350 kg**





VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

916 KG

Lancée en 2022, la dernière génération du Fiat Doblò reprend la plateforme et les moteurs de ses cousins de chez Stellantis, à savoir une base technique d'origine française qui sert également de squelette aux Citroën Berlingo, Opel Combo et Peugeot Partner (le Toyota ProAce City repose aussi sur cette base partagée). Une nouvelle version d'entrée de gamme (EasyPRO) plus abordable est apparue à l'automne 2026, avec bouclier et tableau de bord plus basiques, assise passager relevable et option «bureau mobile». Le Doblò se décline en deux longueurs différentes (4,40 ou 4,75 m), la plus grande offrant un volume utile particulièrement généreux, surtout avec l'option Magic Cargo, comprenant une cloison amovible permettant de charger

des objets longs jusque dans la cabine en rabattant le dossier du siège passager, avec alors un volume utile allant jusqu'à 4,4 m³. Seul le Renault Kangoo long fait mieux dans le segment sur ce point. Le Fiat Doblò offre aussi une charge utile de référence. Les moteurs sont d'origine française, avec en essence le trycylindre 1.2 turbo de 110 ch (boîte 6 manuelle) et en Diesel le 1.5 turbo de 100 ch (boîte manuelle) ou 130 ch (boîte manuelle ou automatique à 8 vitesses). Tout comme ses cousins, le Fiat Doblò roule très bien (tenue de route, confort) et peut recevoir un antipatinage perfectionné (Grip Control), permettant de choisir entre 5 modes de conduite: Asphalt, Neige, Sable, Boue et ESP OFF, pour mieux s'adapter à toutes les situations du terrain.

+ BIEN VU

- Version EasyPRO bien pensée et concurrentielle
- Agrément de conduite, charge utile intéressante

- MAL VU

- Boîte auto uniquement sur Diesel 130 ch
- Pas de moteur à essence en L2

TECHNIQUE

Moteur

Essence: 110 ch
 Diesel: de 100 à 130 ch

Consommation

(l/100 km)
 de 6,2 à 7,5
 de 5,2 à 6,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,44 m
Largeur entre passages de roues	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 1.350 kg





Van Mossel, votre **spécialiste** en **véhicules utilitaires.**

Découvrez toutes les informations sur vanmossel.be

Van Mossel

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.



VOLUME UTILE JUSQU'À

2,91 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

605 KG

Lancé en 2023, cette deuxième génération de Transit Courier a fortement grandi, mais reste néanmoins la plus petite des fourgonnettes du marché. Avec ses 4,34 mètres de long, soit à peine plus qu'une VW Golf, ce Courier se faufile en ville. Et malgré sa petite taille, cette Ford peut embarquer deux europalettes dans sa soute. Une trappe dans la cloison permet de faire passer la longueur utile de 1,80 à 2,60 m. En revanche, la porte coulissante arrière droite n'est pas de série. Comme les plus grandes, cette petite fourgonnette peut aussi s'offrir une deuxième porte latérale, côté gauche. La charge utile est un peu en retrait par rapport aux références du segment et, vu sa petite taille, cette fourgonnette n'est pas

disponible chez nous en double cabine. Le Courier repose sur la plate-forme du SUV Puma (alors que le Connect est basé sur le Volkswagen Caddy), un châssis offrant une tenue de route plutôt dynamique pour le segment. En plus de l'électrique, trois moteurs sont proposés : deux versions du petit mais vaillant tricylindre 1.0 Ecoboost (100 ou 125 ch) et le 1.5 Diesel de 100 ch. Seul l'essence 125 ch a droit à une boîte automatique. La cabine est sombre et plastifiée, mais l'équipement à jour, avec même de série sur toutes les versions un système multimédia évolué (SYNC4) avec écran central tactile de 8". En option, une caméra «vue d'oiseau» permet de se parquer facilement en ville, terrain de prédilection du Courier.

+ BIEN VU

- Rapport gabarit extérieur/ espace intérieur
- Prix de base intéressants, bon équipement

- MAL VU

- Boîte auto uniquement sur Ecoboost 125
- Porte arrière droite en option

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Essence : de 100 à 125 ch	de 6,5 à 6,9
Diesel : 100 ch	de 5,5 à 5,8

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 2,60 m
Largeur entre passages de roues	1,22 m
Hauteur de chargement	1,26 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 1.100 kg



FIAT PROFESSIONAL DUCATO TRAVAILLEURS NÉS



**QUAND LE TRAVAIL SE COMPLIQUE,
LE DUCATO VOUS SIMPLIFIE LA ROUTE
Profitez jusqu'à 8 ans de garantie ⁽¹⁾**

(1) Offre valable pour l'achat d'une Fiat Professional neuve entre le 1/01/2026 et le 31/10/2026 auprès du réseau officiel Fiat en Belgique et immatriculée en Belgique. Non échangeable pour un avantage équivalent. Un entretien régulier, tel que mentionné dans le carnet d'entretien et effectué au sein du réseau officiel Fiat Professional participant, vous donne droit gratuitement à une garantie spéciale couvrant les principaux composants mécaniques. Cette garantie spéciale est valable jusqu'au prochain entretien régulier, dans la limite de maximum 8 ans / 160.000 km (jusqu'au premier des deux termes atteint, étant précisé que la garantie légale n'est pas limitée par ces termes), à compter de la première immatriculation. Elle n'affecte pas la garantie commerciale du constructeur, laquelle demeure valable quel que soit l'endroit où l'entretien régulier est effectué. Elle ne limite pas les droits du consommateur en vertu de la garantie légale. Pour le contenu, les exclusions et les conditions, veuillez consulter les conditions générales disponibles.

(e-) Ducato: 0 - 9,8L/100km - 0 - 257 g/km - Autonomie : 424 km  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

E.R. : Laurent Barria - FCA Belgium SA - Avenue du Bourget 20 Boîte 1 - B-1130 Bruxelles Belgique, inscrite à la BCE sous le numéro 0400.354.731 - IBAN: BE20 5701 3164 8256 - Tél: +32 800 55 111. Informations environnementales [A.R. 19.03.2004]. Contactez votre distributeur pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.

www.fiat.be/fr/professional

FIAT
PROFESSIONAL





VOLUME UTILE JUSQU'À

3,7 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

701 KG

Lancé en 2024, la 3e génération du Transit Connect n'est plus un pur produit Ford puisqu'il s'agit d'un clone technique du... Volkswagen Caddy, les synergies entre constructeurs étant légion sur le marché des utilitaires. Les deux modèles font profil commun mais la face avant est spécifique. La planche de bord est également quasi-identique et plutôt sombre, mais solidement assemblée et l'écran central tactile de 10" est de série, de même que le GPS. Le Transit Connect est disponible en version standard ou longue (4,50 ou 4,85 m), les deux pouvant avaler deux europalettes. Astuce géniale: la version longue double cabine dispose d'une cloison mobile coulissante (FlexCab) permettant de basculer entre une ou deux rangées de sièges pour moduler l'espace de chargement.

Mais elle n'est pas considérée fiscalement comme VU... Sous le capot, on retrouve des moteurs VW. Pas de simple version à essence ici, mais deux Diesel: 2.0 de 102 ou 122 ch. La plus puissante a droit d'office à une boîte automatique (la DSG robotisée à double embrayage et 7 rapports de chez VW). Par contre, la transmission intégrale n'est désormais plus proposée ici (mais elle reste disponible sur le VW Caddy). Pas de version full électrique, mais une hybride plug-in, associant un 1.5 à essence et un moteur électrique, dont la grosse batterie promet une autonomie de 117 kilomètres en mode zéro émission. Cette pile (19,7 kWh utilisables) se recharge sur courant alternatif (en 2h30 grâce au chargeur 11 kW) et continu (jusqu'à 40 kW, pour passer de 5 à 80% en 26 minutes).

+ BIEN VU

- Existe en hybride plug-in (PHEV)
- Bon équipement de série

- MAL VU

- Longueur de charge maxi (pas de cloison avant amovible)
- Charge utile réduite (surtout PHEV : 632 kg)

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Hybride plug-in (PHEV): 150 ch	1,8
Diesel: 102 ou 122 ch	de 5,5 à 5,9

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 2,15 m
Largeur entre passages de roues	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	1.500 kg (PHEV: 1.400 kg)





Citroën ë-Berlingo Van

À partir de 19.140 € HTVA*

Citroën ë-Berlingo Van ⚡ 18 – 19,2 kWh/100 km – Autonomie 343 km (WLTP)  DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Citroën choisit TotalEnergies. Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : www.citroen.be. Contactez votre point de vente pour toutes les informations concernant la fiscalité de votre véhicule. E.R. : Laurent Barria – Stellantis Belux S.A. – Avenue du Bourget 20 Boîte 2 – B-1130 Bruxelles Belgique, inscrit à la BCE sous le numéro 0403.461.107 – IBAN : DE 64512106990160000009 – Tel : +32 2 2066800. *Prix de départ sans options HTVA, toutes remises et primes conditionnelles déduites. Offre réservée aux professionnels, valable du 01/10/2026 au 31/10/2026, pour l'achat d'un ë-Berlingo Van Fourgon PLUS M Heavy 50kWh 136 dans le réseau officiel Citroën belge.

**Un entretien régulier, tel que mentionné dans le carnet d'entretien et effectué au sein du réseau officiel Citroën participant, vous donne droit gratuitement à une garantie spéciale couvrant les principaux composants mécaniques. Cette garantie spéciale est valable jusqu'au prochain entretien régulier, dans la limite de maximum 8 ans (en ce compris la garantie constructeur standard de 2 ans) ou 160 000 km (jusqu'au premier des deux termes atteint, étant précisé que la garantie légale n'est pas limitée par ces termes), à compter de la première immatriculation. Elle

n'affecte pas la garantie commerciale du constructeur, laquelle demeure valable quel que soit l'endroit où l'entretien régulier est effectué. Elle ne limite pas les droits du consommateur en vertu de la garantie légale. Pour le contenu, les restrictions et les conditions, veuillez consulter les conditions générales disponibles sur citroen.be. Uniquement les véhicules vendus entre le 01/10/2026 et 31/10/2026 seront éligibles à participer à ce programme.

JUSQU'À
8
ANS

CITROËN
CARE
GARANTIE

Sans limitation de la garantie légale.



CITROËN



VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

916 KG

Cousin de la bande des Citroën Berlingo & Co, le Combo est né lui aussi en 2018 et a profité d'une mise à jour fin 2023, arborant notamment pour l'occasion la nouvelle calandre «Vizor» portée par les derniers modèles de la marque au Blitz. Cette fourgonnette Opel peut aussi s'équiper depuis lors d'un éclairage matriciel: composé de 7 diodes par phare, ces projecteurs ajustent automatiquement et en permanence la longueur et la répartition du cône lumineux pour offrir une vision de nuit optimale sans éblouir les autres conducteurs. Pour l'automne 2026 est apparue une nouvelle version d'entrée de gamme (Start) plus basique et abordable, avec bouclier et tableau de bord plus rudimentaires, assise passager relevable et option «bureau

mobile». Avec l'option FlexCargo, une trappe dans la cloison de séparation derrière le siège passager avant permet aussi de charger des objets très longs. Comme ses cousins, l'Opel Combo est proposé en deux dimensions (4,40 ou 4,75 m), avec un beau volume intérieur et une charge utile intéressante. Cette fourgonnette reposant sur un châssis français est également agréable à conduire (tenue de route, confort). Côté moteur, il y a de l'essence (1.2 à 3 cylindres de 110 ch, version courte uniquement) et du Diesel (1.5 de 100 ou 130 ch); seul le Diesel 130 ch a droit en option à une boîte automatique (8 vitesses). Le Combo est aussi disponible en électrique et une version à essence microhybride arrivera en 2027.

+ BIEN VU

- Agrément général de conduite, charge utile
- Nouvelle version «Start» intéressante et concurrentielle

- MAL VU

- Boîte auto uniquement sur Diesel 130 ch
- Pas de moteur à essence en L2

TECHNIQUE

Moteur

Essence: 110 ch
 Diesel: de 100 à 130 ch

Consommation (l/100 km)

de 6,2 à 7,5
 de 5,3 à 5,8

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,44 m
Largeur entre passages de roues	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 1.350 kg



Toutes les équipes commerciales n'avaient pas de spécialistes VUL. Jusqu'à aujourd'hui.

Avec **VAN Finder**, les équipes commerciales, leasing et flotte accèdent instantanément à l'expertise dont elles ont besoin.

Identifiez, comparez et recommandez le bon véhicule utilitaire en quelques secondes.



Comparez des milliers de configurations et d'options en quelques secondes.



Identifiez le véhicule idéal pour chaque besoin métier.



Optimisez vos choix et la planification de votre flotte.



Appuyez-vous sur une expertise VUL intégrée à chaque échange.



Renforcez votre crédibilité et la confiance de vos clients.



Transformez plus d'opportunités en ventes.



Réservez votre démonstration

leasing.marketing@jato.com



www.JATO.com



VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

916 KG

La fourgonnette au lion fait base commune avec le fameux Citroën Berlingo et ses cousins de chez Fiat et Opel. Mais Peugeot a greffé ici le fameux i-Cockpit cher à la marque, avec son petit volant à fond plat et des cadrans installés en hauteur. Sauf sur la nouvelle version d'entrée de gamme Active qui, pour réduire les coûts, dispose d'un tableau de bord plus basique (bacs de rangement ouverts), d'une face avant standardisée et d'une cabine 2 places avec assise passager relevable et option tablette coulissante. Le multimédia est à jour, avec en option un écran tactile de 10" et un GPS avec cartes TomTom. La cabine est pratique. Pour le reste, pas de surprise: on retrouve ici le choix entre deux longueurs de carrosse-

rie (4,40 ou 4,75 m) avec un volume utile allant de 3,3 m³ en version courte de base à 4,4 m³ en version longue, cette dernière permettant d'enfourner des objets mesurant jusqu'à 3,44 mètres avec la cloison amovible et le dossier avant droit rabattable. Du connu aussi sous le capot, avec en essence le tricylindre 1.2 turbo de 110 ch (uniquement en version courte et avec boîte manuelle à 6 vitesses) et, en Diesel, le 1.5 turbo Blue HDi proposé en version 100 ch (boîte 6 manuelle uniquement) ou 130 ch (boîte 6 manuelle ou boîte 8 automatique). Comme tous ses cousins, le Partner est également disponible en version full électrique. Notons qu'une version à essence microhybride 48 Volts arrivera en 2027.

+ BIEN VU

- Agrément général de conduite, charge utile
- Petit volant (sauf sur Active) original mais...

- MAL VU

- ...masquant parfois les cadrans
- Boîte auto uniquement sur Diesel 130 ch

TECHNIQUE

Moteur

Essence: 110 ch
Diesel: de 100 à 130 ch

Consommation

(l/100 km)
de 6,2 à 7,5
de 5,2 à 6,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,44 m
Largeur entre passages de roues	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 1.350 kg



Partner i-Cockpit



Partner Active





VOLUME UTILE JUSQU'À

4,9 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

987 KG

Tout comme Jeep ou Bic, le nom Kangoo est entré dans le langage commun, en l'occurrence pour désigner une fourgonnette. Ce 3e du nom existe depuis 2021 et a donné son squelette aux Mercedes Citan (dont la production a cessé...) et Nissan Townstar. Le modèle existe en deux tailles (4,49 ou 4,91 m) : la plus grande offre le meilleur volume de chargement du segment. Mais pas de version double cabine thermique (uniquement en électrique). La fourgonnette Renault se distingue par quelques astuces bien pensées, comme la porte du passager s'ouvrant à 90° ou l'Easy Inside Rack optionnel, une galerie intérieure permettant de transporter en hauteur des objets longs pour libérer de l'espace au sol. Ajoutez à cela une cloison pivotante et un siège

du passager escamotable, pour charger des objets longs jusque dans la cabine. Par contre, l'originale et exclusive fonction «Sésame ouvre-toi» qui supprimait le montant central droit pour offrir un accès latéral record n'est plus disponible... Le poste de conduite est moderne et branché, avec support smartphone intégré et, en option, un écran central tactile de 8" et un rétroviseur digital pour surveiller vos arrières. Le Kangoo présente une tenue de route rassurante. Point de moteur à essence sous le capot, mais uniquement du Diesel. L'entrée de gamme 75 ch a quitté le catalogue et il reste les variantes 95 ou 115 ch, agréables et disponibles avec une boîte automatique (robotisée à double embrayage et 7 rapports). Le Kangoo existe aussi en électrique.

+ BIEN VU

- Volume utile de référence en L2
- Tarif intéressant

- MAL VU

- Pas de versions à essence
- Pas de version double cabine en thermique

TECHNIQUE

Moteur
Diesel: 95 ou 115 ch

Consommation
(l/100 km)
de 5,1 à 5,9

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,55 m
Largeur entre passages de roues	1,25 m
Hauteur de chargement	1,21 m
Masse tractable freinée	1.500 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À

3,7 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

739 KG

C'est déjà le 5e du nom. Le Caddy de dernière génération a débarqué à l'automne 2020 et a été restylé courant 2026 (nouveaux pare-chocs et jantes, écran central agrandi à 12,9"). Il donne son squelette au Ford Transit Connect. La fourgonnette VW repose sur un châssis de berline (plateforme MQB, utilisée notamment par la Golf) et offre de belles qualités routières (tenue de route, confort). Le modèle existe en deux longueurs (4,50 ou 4,85 m) : l'espace de chargement est généreux, mais il n'y a pas de trappe dans la cloison et donc pas de possibilité de charger en longueur jusqu'à la cabine. Dommage ! À l'avant, l'ambiance est terne mais le mobilier est solidement assemblé et semble fait pour durer. On vous conseille les sièges ergonomiques optionnels très confortables, cer-

tifiés par l'association allemande pour la santé du dos (AGR). Sous le capot, contrairement au clone de chez Ford, le Caddy peut recevoir un moteur à essence : le 1.5 litre de 115 ch (en boîte manuelle ou DSG). Cette fourgonnette existe aussi bien sûr en Diesel (75 ou 102 ch à boîte manuelle, ou 122 ch à boîte auto DSG) et même avec une transmission intégrale (Diesel 122 ch avec boîte manuelle). Le Caddy n'est pas proposé en version électrique pure, mais bien en hybride plug-in, associant le 1.5 à essence de 115 ch et un moteur électrique (115 ch également), pour une puissance cumulée de 150 ch. VW annonce une autonomie jusqu'à 120 kilomètres en mode électrique et la batterie peut se recharger à la fois en courant alternatif (en 2h30 minimum) ou continu (de 5 à 80% en 26 minutes).

+ BIEN VU

- Gamme de moteurs variée (y compris hybrides plug-in)
- Transmission intégrale disponible

- MAL VU

- Longueur de charge maxi limitée (pas de cloison avant amovible)
- Charge utile réduite en PHEV (687 kg)

TECHNIQUE

Moteur

Essence : 115 ch
 Hybrid plug-in (PHEV) : 150 ch
 Diesel : 102 ou 122 ch

Consommation

(l/100 km)
 de 6,5 à 6,6
 0,5
 de 5,3 à 6,1

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 2,15 m
Largeur entre passages de roues	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	1.500 kg



VOUS POUVEZ ÉGALEMENT ACHETER CES AUTRES FOURGONNETTES THERMIQUES

Dans le segment des fourgonnettes à moteur thermique, on trouve aussi d'autres modèles moins connus et moins populaires, comme le **Nissan Townstar**, qui est en fait un clone du Renault Kangoo. Le Townstar est produit dans l'usine française de Maubeuge et est proposé en deux tailles différentes (4,49 ou 4,91 m). Mais le Nissan est privé de cloison amovible et sa longueur de chargement est donc plus réduite que dans le Kangoo. Et point de moteur Diesel ici, mais uniquement un bloc 1.3 à essence de 130 ch, associé à une boîte manuelle ou automatique. Seul avantage du Townstar: il est couvert par une

garantie de 5 ans/160.000 km, contre 2 ans/kilométrage illimité pour le Kangoo.

Le **Toyota ProAce City** est, lui, un clone technique des Citroën Berlingo/Fiat Doblò/Opel Combo/Peugeot Partner. Comme eux, il est disponible en deux longueurs (4,40 ou 4,75 m) et a droit aux mêmes moteurs (1.2 turbo à essence de 110 ch et 1.5 Diesel de 100 ch ou 130 ch). Notons que le moteur à essence est ici proposé sur la version longue. Mais la plus grande force du ProAce City, c'est sa très généreuse garantie, avec une couverture allant jusqu'à 10 ans ou 185.000 kilomètres.

Enfin, le **Piaggio Porter** est l'intrus de cette catégorie... Ce n'est pas une vraie fourgonnette, mais un mini-camion de ville à roues arrière motrices, proposé en châssis-échelle avec quatre empattements (longueur totale de 4,08 ou 4,68 mètres). Sa largeur minuscule (1,64 mètre avec roues arrière simple et 1,72 avec roues jumelées!) en fait le roi des ruelles urbaines. Le robuste châssis en échelle peut supporter une charge utile allant jusqu'à 1.640 kilos et se prêter à tous les usages (benne, caisse fermée, nacelle, etc.).



Trouvez le véhicule qui vous convient le mieux.



Sur



car-chooser.moniteurautomobile.be

MONITEUR
AUTOMOBILE



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.

LES FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES

Ici, la grande nouveauté est l'arrivée du Kia PV5, premier fourgon électrique de la marque coréenne. Il se distingue par son style original et sa large gamme (moteurs, batteries, variantes de carrosserie). Un sérieux concurrent. Pour lutter contre lui, les fourgonnettes électriques de Stellantis (Citroën ë-Berlingo, Fiat E-Doblò, Opel Combo Electric, Peugeot E-Partner) misent sur le prix avec une nouvelle version d'entrée de gamme pouvant aussi recevoir une plus petite batterie moins chère.



CITROËN **Ë-BERLINGO VAN**

À PARTIR DE
€ 28.650 €
HTVA
(First L1, 50 kWh)



+ BIEN VU

- Régénération efficace et réglable sur 3 niveaux
- Deux choix de batterie

- MAL VU

- Masse tractable très limitée
- Perte de charge utile par rapport aux thermiques

VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

706 KG

Le Berlingo se décline en version électrique, tout comme ses cousins de chez Stellantis et Toyota. Cette version à pile reste disponible avec les deux longueurs de carrosserie et ne perd rien en volume utile par rapport aux Berlingo thermiques; par contre, la charge utile perd un gros 200 kilos, bien qu'elle reste correcte pour une électrique. Le moteur développe 136 ch et un joli couple de 270 Nm. Pour le lifting de 2023, le modèle a reçu une batterie LFP (lithium-fer-phosphate) de 50,8 kWh, offrant une autonomie officielle de 343 kilomètres. Mais cette valeur théorique est

optimiste, surtout sur les grands axes, où la vitesse maxi est par ailleurs bridée à 130 km/h. Le lifting a aussi apporté des palettes derrière le volant pour moduler la récupération d'énergie selon 3 niveaux, avec arrêt presque complet sur le mode de régénération maxi. Le Berlingo électrique dispose désormais de série d'un chargeur AC embarqué triphasé de 11 kW (charge totale en 5 heures environ). En DC, comptez au minimum 30 minutes pour une charge de 0 à 80% (puissance max. de 100 kW). Une pompe à chaleur est proposée en option. La nouvelle version de base First

recevra aussi une plus petite batterie de 42 kWh pour encore réduire le prix (non connu au moment de boucler ce guide).

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136 ch	42 ou 50,8 kWh	270 ou 343 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,44 m
Largeur entre passages de roues	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	750 kg

FIAT **E-DOBLÒ VAN**

À PARTIR DE
€ 28.650 €
HTVA
(Easypro L1, 50 kWh)



+ BIEN VU

- Régénération efficace et réglable sur 3 niveaux
- Deux choix de batteries

- MAL VU

- Masse tractable limitée
- Perte de charge utile par rapport aux thermiques

VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

706 KG

Faisant partie de la grande famille Stellantis, le Fiat Doblò est aussi proposé en version électrique de 136 ch/270 Nm à batterie LFP de 50 kWh utilisables. Cette pile offre une autonomie WLTP allant jusqu'à 343 kilomètres. Mais tablez plutôt sur 100 kilomètres de moins en pratique. Pas énorme dans l'absolu, mais ça situe le Doblò dans la moyenne supérieure du segment. La nouvelle version de base EasyPRO recevra aussi une batterie de 42 kWh moins chère (son prix n'était pas connu au moment de boucler ce Guide). Ce Doblò à pile est proposé en deux lon-

gueurs, la plus grande offrant jusqu'à 4,4 m³ de volume utile si vous chargez jusque dans la cabine en optant pour la cloison amovible optionnelle avec dossier de siège passager rabattable. Comme ses cousins, le Doblò électrique peut aussi recevoir une prise électrique 220 Volts qui permet de brancher des appareils externes sur la batterie de la voiture, comme un outil ou une glacière, par exemple. Une petite attention qui peut s'avérer utile au quotidien. Pour remplir la pile, cette fourgonnette dispose comme ses cousins d'un chargeur AC embarqué triphasé de 11 kW de

série (recharge complète en 5 heures) et accepte jusqu'à 100 kW de puissance en DC (0-80% de charge en 30 minutes environ).

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136 ch	42 ou 50,8 kWh	270 ou 343 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,09 à 3,44 m
Largeur entre passages de roues	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	750 kg



+ BIEN VU

- Rapport gabarit /espace intérieur, petit coffre avant (frunk)
- Conduite one pedal pratique en ville

- MAL VU

- Poids tractable limité
- Commandes de clim' via l'écran

VOLUME UTILE JUSQU'À

2,91 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

625 KG

norme, de même que le temps de charge, tant AC (11 kW, de 10 à 80% en 3h) qu'en DC (jusqu'à 100 kW, soit 10-80% de charge en 23 minutes).

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136 ch	46 kWh	325 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 2,60 m
Largeur entre passages de roues	1,22 m
Hauteur de chargement	1,26 m
Masse tractable freinée	750 kg

Contrairement au Transit Connect, son petit frère, le Courier, est disponible en version électrique. Cela tombe bien pour un fourgon avant tout urbain. Ce Courier électrique affiche exactement le volume de chargement de ses frères thermiques et peut donc embarquer deux euro-palettes, malgré un gabarit très compact. Étonnamment, la charge utile de la version électrique est plus élevée que celle des thermiques, avec jusqu'à 625 kg contre 605; le poids tractable est par contre plus faible: 750 kg, contre jusqu'à 1.100 kg pour

le Courier Diesel. Pesant un gros 100 kg de plus que l'essence, cette version électrique n'est pas hyper performante, mais peut compter sur un couple généreux (290 Nm contre 170/200 Nm en essence et 250 Nm en Diesel), disponible en continu ou presque. Cette électrique pointe à 145 km/h, mais on apprécie sa douceur et son silence en ville. Et la fonction One Pedal permet de marquer l'arrêt complet sans toucher (donc sans user...) les freins classiques. Pour 2026, la batterie passait de 43 à 46 kWh et l'autonomie annoncée est dans la

VOTRE LIEN LE PLUS SOLIDE AVEC LE SECTEUR DES VOITURES DE SOCIÉTÉ EN BELGIQUE !



A JOUR !

Les dernières informations en provenance du secteur fleet, de l'actualité fiscale aux événements en passant par des outils de calcul, des essais et des informations liées à la mobilité.

FLEET IN BELGIUM

Les coordonnées complètes de **plus de 120 acteurs majeurs** dans le domaine de la gestion de flotte.

FLEET DEALERS

Les coordonnées complètes de plus de **300 concessionnaires officiels et fournisseurs**. Ceux dont dépend la distribution automobile en Belgique !

CONNECT

FLOW NEWSLETTER

Inscrivez-vous à notre newsletter hebdomadaire sur **FLEET.be** !

SOCIAL MEDIA

Soyez les premiers informés. Pour ça, suivez-nous sur LinkedIn, X, Facebook et Instagram, comme **25.000** autres professionnels !

FLEET.be



Scannez le code QR et découvrez notre essai sur **moniteur automobile.be**



VOLUME UTILE JUSQU'À

4,42 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

800 KG

Premier fourgon électrique de la marque sud-coréenne, le PV5 affiche un style très original! Le modèle a d'abord été commercialisé chez nous en version L2/H1 (4,42 m³ de volume utile) mesurant 4,69 m de long et 1,92 de haut, un gabarit qui le situe entre un Berlingo long et un Kangoo long. Cette fourgonnette Kia est désormais également disponible en version courte (L1H1 de 4,49 m de long, soit le gabarit d'un Kangoo court) avec volume utile de 4,03 m³. Une variante à toit rehaussée (L2H2; 5,1 m³ de volume utile) est aussi prévue, de même qu'un châssis-cabine. La version L1H1 est proposée avec 3 batteries: LFP de 43,3 kWh (151 ch et 232 km d'autonomie théorique); NMC de 51,5 kWh (121 ch, 288 km d'autonomie) et NMC 71,2 kWh (163 ch, 404 km d'autonomie). La L2H1 n'a

droit qu'aux deux plus grosses piles. La vitesse de pointe est toujours bridée à 135 km/h. Sur une borne AC (chargeur 11 kW), un plein d'électricité complet prend de 5 à 7 heures selon la batterie. En charge rapide DC (jusqu'à 150 kW), comptez environ 30 minutes pour passer de 10 à 80%. Pour alimenter des appareils extérieurs, on dispose de prises 220V dans la cabine et l'espace de chargement. Notons que la grosse batterie abaisse la charge utile de 800 à 700 kilos. Le design de la cabine est assez austère, mais l'équipement complet, avec notamment un écran 12,9" et un multimédia tournant sous Android Automotive OS avec connexions Apple CarPlay et Android Auto sans fil. Kia a ouvert 20 centres utilitaires dans son réseau de concessionnaires pour la maintenance du PV5.

+ BIEN VU

- Vaste gamme (moteurs, batteries, carrosseries), technologie aboutie
- Garantie de 7 ans/150.000 km

- MAL VU

- Autonomie limitée avec la plus petite batterie
- Planche de bord assez austère

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
De 122 à 163 ch	de 43,3 à 72,1 kWh	Jusqu'à 404 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,25 m (L2)
Largeur entre passages de roues	1,33 m
Hauteur de chargement	1,52 m (H1)
Masse tractable freinée	Jusqu'à 1.500 kg



OPEL COMBO CARGO ELECTRIC

À PARTIR DE
€ 28.650 €
HTVA
(L1)

LES FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES



+ BIEN VU

- Agrément de conduite, autonomie pour la catégorie
- Deux choix de batterie

- MAL VU

- Masse tractable faiblarde
- Moins de charge utile qu'en thermique

VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

706 KG

À côté des versions à essence et Diesel, le Combo se décline en électrique pur, reprenant la chaîne de traction bien connue du groupe Stellantis. Celle-ci associe un moteur de 136 ch plutôt coupleux (270 Nm) et une batterie de 50 kWh utilisables, assurant une autonomie WLTP allant jusqu'à 343 kilomètres en version courte. Mais comptez plutôt 250 kilomètres dans la réalité, surtout si vous roulez souvent fort chargé. La nouvelle version de base Start propose aussi une plus petite batterie (42 kWh, prix pas connu lors de bouclage de ce Guide). Sur borne AC, environ

5h suffisent pour charger les batteries à 100%. La puissance de charge en courant continu est également intéressante (jusqu'à 100 kW en pic et 57 kW en moyenne) et permet de passer de 0 à 80% en environ 30 minutes dans les meilleures conditions. La batterie est bien intégrée dans le plancher et ne grève pas le volume de chargement, identique à celui des Combo thermiques, avec jusqu'à 4,4 m³ pour la version longue avec option Flex Cargo (trappe dans la cloison permettant charger jusque dans la cabine en rabattant le dossier du siège passager). Par

contre, la charge utile (706 kilos maximum) et la masse tractable (seulement 750 kilos) sont en forte chute par rapport aux Combo thermiques.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136 ch	42 ou 50,8 kWh	270 ou 343 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,44 m
Largeur entre passages de roues	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	750 kg

PEUGEOT E-PARTNER

À PARTIR DE
€ 28.650 €
HTVA
(Active, L1 50 kWh)



+ BIEN VU

- Agrément de conduite, autonomie pour la catégorie
- Petit volant original, mais...

- MAL VU

- ...masquant parfois les cadrans
- Masse tractable limitée

VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

706 KG

Restylé en 2023, le Peugeot Partner reste évidemment disponible en version tout électrique, avec même depuis lors une nouvelle batterie LFP de 50 kWh utiles, offrant jusqu'à 343 kilomètres d'autonomie WLTP. Une batterie 42 kWh est également proposée sur l'entrée de gamme Active (prix non connu au moment de boucler ce Guide). Depuis le lifting, le volant intègre des palettes permettant de régler sur trois niveaux le freinage régénératif. Le moteur électrique délivre 136 ch et 270 Nm de couple. Il se montre agréable et suffisamment performant: à vide, cette

fourgonnette à pile passe de 0 à 100 km/h en 11,2 secondes. Trois modes de conduite sont toujours disponibles: «Eco» pour favoriser l'autonomie, «Normal» et «Power» pour des performances maximales à pleine charge. Le Partner intègre un chargeur interne AC triphasé de 11 kW, qui permet une recharge complète de batterie en 5 heures environ. Sur borne à courant continu (DC), la puissance de charge atteint jusqu'à 100 kW en pic et la pile peut passer de 0 à 80% en 30 minutes dans les meilleures conditions. Comme ses cousins, le Peugeot Partner élec-

trique est proposé en deux longueurs de carrosserie (4,40 ou 4,75 m) et offre un beau volume de chargement dans les tous les cas.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136 ch	42,0 ou 50,8 kWh	270 ou 343 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,44 m
Largeur entre passages de roues	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	750 kg

RENAULT KANGOO VAN E-TECH

À PARTIR DE
€ **26.475 €**
HTVA
(L1H1)



+ BIEN VU

- Chargeur AC 22 kW disponible
- Masse tractable élevée pour le segment

- MAL VU

- Recharge DC facturée en option
- Performances et autonomie un peu justes

VOLUME UTILE JUSQU'À
4,9 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À
777 KG

accepte une puissance maxi de 80 kW, permettant de charger la batterie de 0 à 80% en environ 45 minutes dans le meilleur des cas.

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
120 ch	45 kWh	Jusqu'à 308 km
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS		
Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,55 m	
Largeur entre passages de roues	1,25 m	
Hauteur de chargement	1,21 m	
Masse tractable freinée	Jusqu'à 1.500 kg	

Toute la gamme Renault VU est électrifiée, y compris bien sûr le petit Kangoo, qui peut donc traverser les villes sans émission, et cela en version courte comme en longue, cette dernière existant en double cabine (mais non considérée comme utilitaire fiscalement). Le Kangoo E-Tech est tout aussi spacieux que les versions à essence et Diesel (mais perd un peu de charge utile maximale, puisqu'il est plus lourd à la base) et profite des mêmes astuces, comme la porte du passager s'ouvrant à 90° ou la galerie de rangement en hauteur Easy Inside Rack. Un seul moteur élec-

trique au programme, pas très performant (122 ch/245 Nm et vitesse maximale bridée à 135 km/h) mais suffisant et doux. La batterie n'établit pas non plus de record et l'autonomie officielle dépasse à peine 300 kilomètres WLTP en version courte et tombe même sous cette valeur en version longue. Par contre, cette pile se recharge vite sur borne AC: comptez 4h30 avec le chargeur 11 kW d'origine et seulement 2 heures avec l'option chargeur 22 kW. De quoi presque faire le plein entre deux chargements à l'atelier. La recharge DC est facturée en option et

VOLKSWAGEN ID. BUZZ CARGO

À PARTIR DE
€ **44.800 €**
HTVA
(L1H1, 190 ch, 58 kWh)



+ BIEN VU

- Look sympathique
- Comportement routier agile, performances

- MAL VU

- Rapport gabarit /volume de chargement/charge utile
- Prix très salé!

VOLUME UTILE JUSQU'À
3,9 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À
650 KG

tier agréable et équilibré, avec un train avant léger et agile. Ce n'est sans doute pas la fourgonnette la plus rationnelle, mais assurément une bonne pub pour votre société...

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
De 190 à 340 ch	58 ou 79 kWh	Jusqu'à 454 km
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS		
Longueur maxi de chargement	2,23 m	
Largeur entre passages de roues	1,23 m	
Hauteur de chargement	1,28 m	
Masse tractable freinée	de 1.000 à 1.800 kg	

Avec son gros écusson VW sur le nez et sa carrosserie bicolore (en option...), ce bus fait un clin d'œil au premier combi (T1), né en 1950. Mais le nouveau venu vit avec son temps et ne boit plus de pétrole: il carbure à l'électricité et ne laisse plus planer aucune fumée dans son sillage. Le modèle a profité d'une mise à jour au printemps 2026, avec un mode One Pedal, un chargeur bidirectionnel ou encore un nouveau volant avec boutons physiques. Contrairement à la version VP, l'utilitaire n'est disponible qu'en une seule longueur: 4,71 m et le rapport gabarit/volume intérieur n'est pas magnifique... Petite touche de luxe, les portes

arrière latérales peuvent s'ouvrir et se fermer électriquement (en option, évidemment...). Deux batteries sont proposées: 58 kWh (propulsion à moteur arrière de 190 ch, 357 km d'autonomie théorique) ou 79 kWh (propulsion de 286 ch ou bimoteur à transmission intégrale de 340 ch). La voiture dispose d'un chargeur interne AC de 11 kW (recharge entre 6h30 et 8h30 selon la batterie) et accepte une puissance de charge de 165 à 185 kW en DC (charge de 5 à 80% en environ 30 minutes). Dans tous les cas, malgré son poids éléphantinesque (de 2,2 à 2,5 tonnes), cette camionnette est très performante et son comportement rou-

VOUS POUVEZ ÉGALEMENT ACHETER CES AUTRES FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES

Sur le marché des fourgonnettes électriques, il existe aussi l'exotique cube chinois **Maxus eDeliver 3**, qui existe en châssis-cabine ou fourgonnette tôle de 4,55 m, offrant 4,8 m³ de chargement. Un bon rapport gabarit extérieur/espace intérieur. Par contre, la cabine est triste et sa finition sommaire. Le moteur électrique est puissant (160 ch) mais le constructeur n'annonce que 269 kilomètres d'autonomie WLTP.

Le **Nissan Townstar EV** est un clone du Renault Kangoo électrique, avec donc le même moteur de 122 ch et une autonomie officielle d'environ 300 kilomètres. Le Townstar est plus cher que son donneur d'organes, mais offre de

série le chargeur AC de 22 kW et la charge DC à une puissance maxi de 80 kW. Et la garantie est plus généreuse que chez Renault, avec ici une couverture de 5 ans/160.000 kilomètres.

On trouve aussi le **Toyota ProAce City EV**, qui est lui un clone des Citroën Berlingo & Co. Il affiche toutes les qualités des autres fourgonnettes électriques du groupe Stellantis, ainsi que la possibilité d'opter pour une version courte ou longue. Contrairement à ses donneurs d'organes, le Toyota n'a pas droit à leur nouvelle version d'entrée de gamme plus abordable (Smart Compact Van) et se contente d'une seule batterie de 50,8 kWh, offrant

une autonomie officielle de 330 km et associée à un moteur de 136 ch. Cette copie Toyota est plus chère que ses cousines Stellantis (à partir de 32.200 € HTVA) mais offre une garantie un peu plus large, avec ici 10 ans ou 185.000 km, contre 8 ans ou 160.000 km chez Stellantis.

Enfin, il y a l'original **Piaggio Porter NP**: ce mini-camion de ville très étroit à roues arrière motrices existe aussi en électrique, avec un puissant moteur de 204 ch (mais une vitesse limitée à 90 km/h...), une batterie LFP de 42 kWh (autonomie de seulement 200 km en cycle WLTP) et une charge utile intéressante (1.050 kg).



Maxus eDeliver 3



Nissan Townstar EV



Toyota Proace City Electric



Piaggio Porter NP

LES FOURGONS COMPACTS THERMIQUES

Les fourgons de gabarit intermédiaire sont de véritables bons à tout faire. Ils constituent un intéressant compromis entre les fourgonnettes et les grands fourgons. En Belgique dans ce segment, c'est le Ford Transit Custom qui mène la danse, devant le Renault Trafic. Notons que Ford et Volkswagen se sont associés pour produire en commun leurs Transit Custom et Transporter, construits sur une base Ford et disponibles en version hybride plug-in (rechargeable), une technique encore fort rare sur le marché des utilitaires légers.





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1300 KG

Lancée en 2016, cette 3e génération du Jumpy a été restylée pour 2024. On remarque la calandre redessinée, ornée du dernier logo de la marque aux chevrons et dotée de feux LED. Il y avait aussi de gros changements à l'intérieur, avec une planche de bord redessinée et un nouveau volant multifonction pouvant même être chauffant. Les rangements ont été agrandis, certains pouvant accueillir des smartphones et tablettes. Le multimédia se pilote via un écran 5" de série ou de 10" en option. Les connexions sans fil à Apple CarPlay et Android Auto sont de la partie, de même qu'un chargeur de smartphone sans fil. Bien vu aussi le rétroviseur central digital, qui affiche la vue de deux caméras: arrière et latérale droite, pour bien cerner les extrémités de ce fourgon, disponible

en deux longueurs (4,98 ou 5,33 m) et une seule hauteur (1,94 m). Le volume utile est de 5,3 m³ en version courte et atteint 6,1 m³ dans la longue, voire 6,6 m³ avec l'option Moduwork (trappe dans la paroi et siège passager relevable) permettant de charger des objets jusque dans la cabine. Cette Citroën fait base commune avec ses cousins du groupe Stellantis (Fiat Scudo, Opel Vivaro, Peugeot Expert) et donne aussi son architecture au Toyota ProAce. À côté des versions électriques, le Jumpy n'est disponible qu'en Diesel: 1.5 litre de 120 ch et nouveau 2.2 litres de 150 ch ou 180 ch. Seul le 2.2 a droit à une boîte automatique, comptant 8 rapports. Le Jumpy existe aussi en version XTR au style sportif, avec stickers spécifiques, boucliers couleur caisse et jantes alu de 17" diamantées.

**BIEN VU**

- Agrément général de conduite (moteurs, châssis)
- Bon volume utile

**MAL VU**

- Pas de boîte auto sur 120 ch
- Une seule hauteur

TECHNIQUE

Moteur
 Diesel: de 120 à 180 ch

Consommation
 (l/100 km)
 de 6,3 à 7,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,51 à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.500 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1300 KG

C'en est terminé de la collaboration entre Fiat et Renault dans ce segment de marché: si l'ancien Talento (lancé en 2016) était un Trafic rebadgé, Fiat a fait renaître en 2022 le Scudo, qui a pleinement intégré la famille Stellantis et est cette fois le cousin technique des Citroën Jumpy, Opel Vivaro et Peugeot Expert. Tout comme eux, le Scudo a été profondément restylé fin 2023. La face avant a été redessinée mais porte toujours le nom Fiat apposé en grand sur la calandre. Dans l'habitacle, le mobilier a été fortement modernisé et peut intégrer un multimédia à jour, avec écran central de 5 ou 10" et les dernières fonctions de connectivité. Mais cet espace de vie ne se distingue pas vraiment de celui

de ses cousins. Tout comme eux, le Scudo est proposé en deux longueurs et une seule hauteur. L'option Magic Cargo (trappe dans la cloison entre l'espace de chargement et la cabine) permet d'embarquer des objets très longs: jusqu'à 3,67 m en version standard (L2) et 4,03 m pour la version allongée (L3). Le Magic Cargo permet aussi de transformer le siège central en tablette pour poser un ordi ou étaler votre déjeuner. Pas de surprise sous le capot, où l'on retrouve les blocs Diesel 1.5 de 120 ch, 2.2 de 150 ch et 2.2 de 180 ch. Le premier n'a droit qu'à la boîte manuelle 6 vitesses, les deux autres peuvent s'offrir une agréable boîte auto 8 rapports (de série sur 180 ch), qui réduit légèrement la consommation sur autoroute.

+ BIEN VU

- Agrément général de conduite (moteurs, châssis)
- Bon volume utile

- MAL VU

- Pas de boîte auto sur 120 ch
- Une seule hauteur

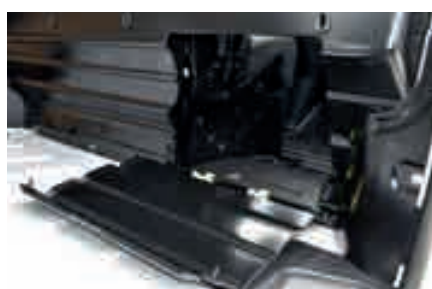
TECHNIQUE

Moteur
Diesel: de 120 à 180 ch

Consommation
(l/100 km)
de 6,3 à 7,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,51 à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.500 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,8 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1416 KG

Le Transit Custom actuel a été présenté fin 2023 et donne aussi sa plateforme au dernier VW Transporter. Ce fourgon est disponible en deux longueurs (5,05 ou 5,45 m), mais une seule hauteur (1,96 m) pour l'instant. La version L2 embarque des objets mesurant jusqu'à 3 m (ou 3,45 m en chargeant jusque dans la cabine). Le poste de conduite se garnit d'un grand écran central de 13" pilotant un multimédia à jour, avec commandes vocales Alexa. L'airbag du passager monté dans le toit (une première dans le segment) a permis de creuser dans le tableau de bord un large espace de rangement pouvant accueillir un ordinateur portable ou un calepin de format A4. Autre astuce: le volant peut se redresser à l'horizontale, se transformant en table avec sup-

port pour poser un ordinateur ou tout autre objet. La gamme de moteurs est la plus large du segment, avec des versions électriques (voir rubrique dédiée), des blocs 2.0 Diesel de 110, 136, 150 ou 170 ch (seules les 136 et 170 ch ont droit à une boîte automatique 8 vitesses et la 170 ch existe aussi en transmission intégrale), mais également une variante hybride plug-in (42.645 € HTVA). Celle-ci associe un 2.5 à essence et un moteur électrique, pour une puissance combinée de 232 ch. La batterie de 11,8 kWh offre une autonomie électrique WLTP allant jusqu'à 55 kilomètres. Et des prises 230V permettent de brancher des outils sur la batterie. Enfin, notons que ce fourgon est disponible en versions Sport et MS-RT au style dynamique très sympathique.

+ BIEN VU

- Gamme de moteurs vaste et variée
- Cabine astucieuse

- MAL VU

- Longueur maxi de chargement quelconque
- Prix élevé

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel: de 110 à 170 ch	de 7,0 à 8,8
Plug-inhybride (PHEV): 232 ch	3,8

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,45 m
Largeur entre passages de roues	1,39 m
Hauteur de chargement	1,43 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.800 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1300 KG

Si l'ancien Vivaro était une copie du Renault Trafic, le nouveau entre pleinement dans la famille Stellantis et est un clone technique des Citroën Jumpy, Fiat Scudo et Peugeot Expert. Restylé fin 2023, ce fourgon Opel se distingue de ses cousins par une face avant bien à lui (baptisée Vizor), caractérisée par un bandeau noir qui relie les phares et le gros Blitz (logo d'Opel représentant un éclair) au centre de la calandre. L'habitacle est identique à celui des cousins du groupe Stellantis, avec une planche de bord agréable et pratique à l'usage, pouvant disposer d'un écran central de 5 ou 10" pilotant un système multimédia à jour. Le Vivaro existe en deux longueurs mais une seule hauteur. Le volume utile est généreux, sur-

tout avec la trappe FlexCargo qui permet d'enfourner de très longs objets (jusqu'à 4 mètres en L3) en débordant dans la cabine. La charge utile est très correcte, avec plus d'une tonne pour la plupart des versions. Sous le capot, trois motorisations Diesel: 1.5 litre 120 ch (boîte 6 manuelle), 2.2 litres de 150 ch (boîte manuelle ou automatique 8 vitesses) et 2.2 litres de 180 ch (uniquement boîte automatique). Ce fourgon Opel roule comme ses cousins, c'est-à-dire très bien. Et il est affiché au même prix qu'eux. À noter, pour les stylés, la récente version «Sportive» (uniquement en L2 et 180 ch, à 37.700 € HTVA), dotée de jantes alu 17" diamantées, de stickers sportifs noirs et jaunes, et d'un équipement riche.

+ BIEN VU

- Agrément général de conduite (moteurs, châssis)
- Exécution «Sportive» stylée

- MAL VU

- Pas de boîte auto sur 120 ch
- Une seule hauteur

TECHNIQUE

Moteur
Diesel: de 120 à 180 ch

Consommation
(l/100 km)
de 6,3 à 8,3

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,51 à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.500 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1300 KG

Et voilà un membre Stellantis de plus, qui a mangé du lion celui-là. Du moins sur sa calandre, car pour le reste, le Peugeot Partner est techniquement totalement identique à ses cousins, les Citroën Jumpy, Fiat Scudo et Opel Vivaro. Tout comme eux, le modèle a été profondément restylé fin 2023, tant dehors que dedans. Comme les autres membres de sa famille, le fourgon compact de Peugeot est proposé en deux longueurs de carrosserie (4,98 ou 5,33 m) et une seule hauteur (1,94 m), avec un beau volume intérieur, surtout avec la trappe Moduwork qui permet de charger en longueur jusque sous le siège passager dans la cabine. On est bien installé au volant (qui n'est ici pas tout petit comme dans le Partner, mais de taille ordinaire) et

la conduite ne manque pas d'agrément. Le Diesel de base 1.5 litre de 120 ch/300 Nm est un peu juste en charge et privé de boîte auto; on vous conseille le 2.2 litres de 150 ch/400 Nm (boîte manuelle ou automatique) ou, pour les plus pressés, sa version 180 ch/430 Nm, uniquement automatique. Cette dernière se décline aussi depuis peu en série spéciale «Tech Edition» (uniquement L2), qui s'offre un grand méchant look (jantes alu de 17" diamantées, pare-chocs couleur carrosserie, stickers sur le capot et les flancs arrière avec touches de Vert Kryptonite PEUGEOT SPORT et lettrage Peugeot), mais le fait payer au prix fort: 37.700 € HTVA en Diesel 180 ch et... 46.700 € pour la version électrique, traitée dans une catégorie à part.

+ BIEN VU

- Agrément général de conduite (moteurs, châssis)
- Version «Tech Edition» stylée

- MAL VU

- Pas de boîte auto sur 120 ch
- Une seule hauteur

TECHNIQUE

Moteur
Diesel: de 120 à 180 ch

Consommation
(l/100 km)
de 6,3 à 7,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,51 à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.500 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,7 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1251 KG

Si le Trafic électrique a été totalement renouvelé (4e génération; voir rubrique spécifique), le thermique, lui, reste basé sur la génération actuelle du modèle (3e génération), lancée en 2014. Et il poursuivra sa carrière encore un bout de temps. Bien que toujours tapissé de plastiques durs, l'habitacle est agréable et la planche de bord, inspirée de celle du dernier Kangoo, est moderne et ergonomique. En rabattant le dossier du siège central, la cabine se transforme en bureau mobile aux multiples rangements. Offert de série, le système multimédia EASY LINK se pilote via un écran de 8" et est compatible avec Android Auto et Apple CarPlay. Mais le GPS est en option, de même que le chargeur smartphone

à induction. Pour 2026, la gamme a été rationalisée: ce fourgon reste proposé en 2 longueurs (5,08 ou 5,48 m) mais n'est désormais plus disponible qu'en une seule hauteur (H1 de 1,97 m). Il offre donc maintenant un volume utile maximum de 6,7 m³ en version L2. La trappe dans la cloison permet cependant d'offrir la meilleure longueur de chargement du segment, avec 4,15 m (toujours en L2). Par contre, la charge utile est dans la moyenne, sans plus. Vous avez le choix entre des motorisations 2.0 Diesel, de 110, 130, 150 ou 170 ch. Seules les deux plus puissantes variantes ont droit à une boîte automatique (robotisée à double embrayage et 9 rapports), offerte de série sur la version 170 ch.

+ BIEN VU

- Cabine agréable, pratique
- Moteurs Diesel agréables et nombreux

- MAL VU

- Pas de boîte auto en entrée de gamme
- Plus de version H2

TECHNIQUE

Moteur
 Diesel: de 110 à 170 ch

Consommation
 (l/100 km)
 de 6,5 à 7,7

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	3,75 ou 4,15 m
Largeur entre passages de roues	1,27 m
Hauteur de chargement	1,39 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.500 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,8 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1330 KG

Véritable institution, le Transporter en est à sa 7e génération. Mais celle-ci, lancée en 2025, n'est plus un pur produit Volkswagen: il s'agit désormais d'un clone technique du Ford Transit Custom. Voilà qui fera enrager les puristes VW... Pourtant, ce Transporter «made by Ford» est un excellent produit, disponible en deux longueurs (5,05 ou 5,45 m) mais une seule hauteur pour l'instant (1,98 m). La longueur de chargement maxi n'est pas exceptionnelle (jusqu'à 3,47 m pour la L2 en chargeant jusque dans la cabine), mais la planche de bord est agréable à vivre et agrémentée d'un large écran central de 13". La partie haute du tableau de bord du Ford a ici été retravaillée et respire l'ambiance VW, avec aussi un combiné d'instruments spécifique. Mais plus

de trace ici du volant pouvant se redresser à l'horizontale pour créer un espace table, comme dans le Transit Custom. Et pas de moteurs maison ni de boîte DSG ici, mais des ensembles mécaniques Ford, avec un 2.0 Diesel de 110, 150 ou 170 ch (pas de version 136 ch ici contrairement au Transit Custom). Les variantes les plus puissantes ont droit à une agréable boîte automatique (à convertisseur de couple et 8 rapports) et peuvent aussi s'équiper d'une transmission intégrale pour affronter sereinement les terrains glissants. Le Transporter existe aussi en hybride plug-in de 233 ch (2.5 à essence + moteur électrique), offrant jusqu'à 56 km d'autonomie électrique. Un Transporter full électrique est également proposé (voir rubrique dédiée).

+ BIEN VU

- Cabine agréable
- Hybride plug-in ou transmission intégrale disponibles

- MAL VU

- Longueur maxi de chargement quelconque
- Prix assez élevé

TECHNIQUE

Moteur

Diesel: de 110 à 170 ch
 Plug-inhybride (PHEV): 233 ch

Consommation

(l/100 km)
 de 7,1 à 8,4
 de 3,7 à 3,9

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,60 m ou 3,02 m
Largeur entre passages de roues	1,39 m
Hauteur de chargement	1,38 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.800 kg



VOUS POUVEZ ÉGALEMENT ACHETER CES AUTRES FOURGONS COMPACTS THERMIQUES

Le constructeur chinois **Maxus** est présent dans ce segment avec son **Deliver 7**, un fourgon très classique à moteur 2.0 Diesel de 148 ch (boîte manuelle uniquement), disponible en une seule carrosserie (L2 de 5,37 m). Le volume de chargement est généreux (7,2 m³) et la cabine bien finie, mais privée de GPS intégré. Le prix est concurrentiel (à partir de 27.690 € HTVA), mais la valeur de revente sera sans doute moins élevée que pour une marque européenne.

Valeur sûre chez les fourgons compacts, le **Mercedes Vito** actuel est en toute fin de carrière. Il est né en 2014 et a été profondément restylé en 2023. Une seule hauteur au programme, mais trois longueurs pour un volume utile allant jusqu'à 6,6 m³. Le 2.0 Diesel entraîne les roues arrière (une transmission intégrale est proposée) et se décline en 102, 136, 163 ou 190 ch. Pour le confort, une suspension pneumatique est proposée. Mais le tarif est salé (à partir de 35.178 € HTVA).

Chez **Nissan**, on trouve le **Primastar** (à partir de 30.000 € HTVA), qui n'est autre qu'un clone technique du Renault Trafic. Deux longueurs sont proposées ici aussi, mais la gamme mécanique est moins vaste, avec uniquement les 2.0 Diesel de 130 ou 150 ch (pas de versions 110 et 170 ch ici). La vraie valeur ajoutée du Nissan Primastar par rapport à son donneur d'organes, c'est sa garantie plus large: 5 ans/160.000 km contre 2 ans/kilométrage illimité pour le Renault Trafic.

Quant au **Toyota ProAce**, c'est un clone technique des Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel Vivaro et Peugeot Expert. Tout comme eux, il est disponible en deux longueurs et avec plusieurs moteurs Diesel (de 120 à 180 ch). Le Toyota est plus cher (à partir de 29.990 € HTVA) que ses donneurs d'organes, mais il offre une garantie plus étendue: 10 ans/185.000 km contre 8 ans/160.000 km pour les fourgons du groupe Stellantis.



Maxus Deliver 7



Mercedes Vito



Nissan Primastar



Toyota Proace

LES FOURGONS COMPACTS ÉLECTRIQUES

À côté des valeurs établies du segment, on note l'arrivée d'un nouveau concurrent, tout droit venu de Chine: le Farizon V7E, qui offre un style original et une garantie de 5 ans, le tout à un prix intéressant. Mais la plus grosse nouveauté, c'est l'arrivée du nouveau Renault Trafic E-Tech, au style moderne et à la technologie très aboutie (belle autonomie, batterie 800 Volts). Un sérieux client, qui saura séduire les flottes et indépendants désirant rouler au courant.





+ BIEN VU

- Choix entre deux batteries
- Autonomie intéressante avec grosse batterie

- MAL VU

- Performances un peu justes sous forte charge
- Surcoût par rapport aux Diesel

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.178 KG

Comme tous ses cousins du groupe Stellantis, le Citroën Jumpy est bien sûr disponible en électrique. On a même le choix entre deux batteries. Mais, comme toujours, ces variantes à pile sont chères: elles coûtent environ 10.000 € HTVA de plus que le Jumpy Diesel d'entrée de gamme. Et ça, c'est avec la petite batterie (49 kWh, jusqu'à 234 km d'autonomie WLTP et poids du véhicule à vide de 1,9 tonne ; il faut encore ajouter 5.000 € pour disposer de la grosse pile (75 kWh, 370 km d'autonomie WLTP, poids à vide de 2,1 tonnes). C'est le prix à payer pour rouler en

silence et sans vibration, ce qui est il vrai plutôt agréable, même si les 136 ch/270 Nm sont tout juste suffisants en charge. Le Jumpy électrique reste proposé en deux longueurs et ne perd rien en volume intérieur par rapport aux Diesel. La charge utile reste intéressante pour le segment, avec jusqu'à plus d'une tonne, mais la masse tractable freinée chute fort par rapport aux versions Diesel. Le chargeur embarqué AC de 11 kW remplit totalement la petite batterie en 4h50 et la grosse en 7h30. Sur borne DC, les batteries acceptent une puissance max. de 100 kW et la charge

jusqu'à 80% prend, dans les meilleures conditions, 38 minutes pour la batterie de 49 kWh et 45 minutes pour la 75 kWh. C'est dans la bonne moyenne.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136 ch	49 ou 75 kWh	de 234 ou 370 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,50-4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	1000 kg



+ BIEN VU

- Tarif intéressant, charge utile
- Deux choix de batteries

- MAL VU

- Une seule variante de carrosserie
- Pas encore d'image de marque; valeur de revente?

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,95 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.373 KG

Petite marque du grand groupe Geely, Farizon propose un fourgon compact électrique au style original. Mais alors que la plupart des concurrents sont disponibles dans plusieurs longueurs et hauteurs de carrosserie, ce fourgon chinois n'existe qu'en une seule hauteur et une seule longueur (4,99 m de long), mais avec un bon volume utile pour le segment. La charge utile est également très intéressante. Un seul moteur au programme (150 ch/230 Nm, vitesse bridée à 120 km/h) mais alimenté au choix par deux batteries LFP (fournies par CATL): 50 kWh (240

km d'autonomie WLTP) ou 67 kWh (328 km d'autonomie, 31.980 € HTVA). Sur borne AC (chargeur 11 kW), la petite batterie passe de 20 à 100% en environ 5h, contre 6h30 pour la grosse. Sur borne DC (puissance max. de 100 kW), une charge de 20 à 80% prend 18 minutes avec la petite batterie et 30 minutes avec la plus grande. Le chargeur bidirectionnel permet d'alimenter des appareils électriques externes. À bord, on trouve un combiné d'instruments de 7" derrière le volant et un écran central de 12,3" pilotant un multimédia intégrant Apple Carplay/Android

Auto. Farizon compte environ 10 concessions belges et offre une garantie de 5 ans/200.000 km (8 ans pour la batterie) avec assistance incluse.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
150 ch	50 ou 67 kWh	Jusqu'à 240 ou 328 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,86 m
Largeur entre passages de roues	n.c.
Hauteur de chargement	1,43 m
Masse tractable freinée	1000 kg

FIAT E-SCUDO VAN

À PARTIR DE
€ 37.700
HTVA
(L2, 49 kWh)

LES FOURGONS COMPACTS ÉLECTRIQUES



+ BIEN VU

- Choix entre deux batteries
- Autonomie intéressante avec grosse batterie

- MAL VU

- Performances un peu justes sous forte charge
- Surcoût par rapport aux Diesel

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.178 KG

ses strippers noirs sur la carrosserie. Notons que la finition S-Design est également disponible avec le Diesel 180 ch (37.700 € HTVA).

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136 ch	49 ou 75 kWh	Jusqu'à 234 ou 370 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,51-4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	1000 kg

Derrière son gros badge Fiat très identifiable, le Scudo est en fait un clone des Citroën Jumpy, Opel Vivaro et Peugeot Expert, ses cousins du groupe Stellantis. Il partage donc sa technique avec eux et deux versions électriques sont dès lors également proposées ici: une à petite batterie (49 kWh) pour les trajets essentiellement urbains (autonomie théorique jusqu'à 234 km) et l'autre à plus grosse pile (75 kWh) pour une autonomie plus généreuse (jusqu'à 370 km). Sur bornes DC, ces batteries acceptent une puissance maxi

de 100 kW et se chargent à 80% en respectivement 32 ou 45 minutes. Sur borne AC, le chargeur triphasé 11 kW remplit ces piles en respectivement 4h50 et 7h30. En route, les 136 ch/270 Nm ne sont pas de trop pour déplacer les 2 tonnes à vide de ce fourgon. Malgré des performances assez modestes, le Scudo électrique peut se donner un air sportif, avec la récente (et chère: 46.700 € HTVA) finition S-Design (uniquement en L2 avec batterie 75 kWh), qui se reconnaît à ses pare-chocs peints, ses jantes alu de 17" diamantées et

FORD TRANSIT CITY

À PARTIR DE
€ 32.390
HTVA
(L1H1)



+ BIEN VU

- Tarif intéressant
- Existe en 2 hauteurs

- MAL VU

- Autonomie perfectible
- Pas homologué pour tracter un attelage

VOLUME UTILE JUSQU'À

8,5 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.275 KG

sans clé, un multimédia Apple CarPlay/Android Auto avec écran 12", une caméra de recul, un siège conducteur chauffant ou la conduite one pedal.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
150 ch	56 kWh	Jusqu'à 254 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,77 of 3,07 m
Largeur entre passages de roues	1,30 m
Hauteur de chargement	1,46 of 1,75 m
Masse tractable freinée	-

Nouveau venu dans la famille Transit, ce City a des racines chinoises: il a été développé et est produit par Jiangling Motors Corporation, le but étant d'abaisser le prix du modèle. De fait, ce Transit City coûte près de 15.000 € HTVA de moins que l'e-Transit Custom, pourtant à peine plus grand! Outre la variante châssis-cabine, le City se décline en versions fourgons L1H1 (4,98 m de long et 1,99 de haut) et L2H2 (5,28 m de long et 2,28 de haut) avec un volume utile de respectivement 6,4 et 8,5 m³, soit davantage que dans un Transit Custom... Et la charge utile est

également très bonne. Le City n'existe qu'en électrique, avec moteur avant de 150 ch/260 Nm et batterie LFP de 56 kWh offrant jusqu'à 254 km d'autonomie WLTP, ce qui est nettement moins que l'e-Transit Custom... Comme son nom l'indique, le City est plutôt destiné à un usage urbain et périurbain. Sur borne AC (chargeur interne de 11 kW), la batterie passe de 10 à 100% en 5h30; sur borne DC (87 kW de puissance maxi et 67 kW en moyenne), comptez 33 minutes pour passer de 10 à 80%. L'équipement nécessaire est présent, avec notamment un démarrage

FORD E-TRANSIT CUSTOM

À PARTIR DE
€ 46.645
HTVA
(L1, 136 ch)



Scannez le code QR et découvrez notre test sur **moniteur automobile.be**

+ BIEN VU

- Autonomie intéressante
- Trois niveaux de puissance

- MAL VU

- Prix assez élevé
- Charge utile moyenne pour le segment

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,8 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.060 KG

En électrique, le Transit Custom est une proposition triple: il existe en version 136 ch (120 km/h maxi), en 218 ch (130 km/h) pour les travailleurs plus pressés et en 286 ch pour les sportifs (160 km/h, uniquement en finition MS-RT), avec dans tous les cas 415 Nm de couple et un mode One Pedal Drive. Le moteur est implanté dans le plancher arrière: l'E-Transit Custom est donc une propulsion (alors que les thermiques sont des tractions). Notons que des versions bimoteurs 136 et 218 ch à transmission intégrale sont aussi proposées. Le volume de chargement est identique à

celui des versions thermiques (l'E-Transit Custom est lui aussi disponible en deux longueurs). Cette version électrique perd en revanche en charge utile, mais peut quand même embarquer une tonne dans sa soute, ce qui est correct. En 2026, ce fourgon a troqué sa batterie 64 kWh contre une de 71 kWh, offrant jusqu'à 373 km d'autonomie WLTP et se chargeant de 10 à 80% en 29 minutes sur borne DC (125 kW max.). Le chargeur AC 11 kW, lui, remplit complètement cette batterie en un peu plus de 7 heures. Des prises intérieures 230V permettent de recharger des outils (jusqu'à 2300 W)

sur la batterie. Ce fourgon électrique n'est pas donné, mais l'entretien ne doit s'effectuer que tous les deux ans, sans limite de kilométrage.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136, 218 ou 286 ch	71 kWh	Jusqu'à 373 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,60 ou 3,45 m
Largeur entre passages de roues	1,39 m
Hauteur de chargement	1,43 m
Masse tractable freinée	2300 kg

OPEL VIVARO ELECTRIC

À PARTIR DE
€ 37.700
HTVA
(L2, 49 kWh)



+ BIEN VU

- Choix entre deux batteries
- Autonomie intéressante avec grosse batterie

- MAL VU

- Performances un peu juste sous forte charge
- Surcoût par rapport aux Diesel

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.178 KG

Comme ses cousins du groupe Stellantis (Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Peugeot Expert), le Vivaro se décline en versions électriques. Ici aussi, vous avez le choix entre une petite batterie dédiée principalement aux déplacements urbains/périurbains (49 kWh, autonomie WLTP de 234 km) ou une plus grosse pour ceux qui effectuent de longs trajets d'une traite (75 kWh, autonomie annoncée de 370 km). Les batteries se chargent jusqu'à 11 kW en AC et 100 kW en DC. Le moteur délivre 136 ch dans tous les cas, ce qui n'a rien de décapant, mais le couple (270 Nm)

assure d'honnêtes reprises. Comme chez les cousins, la vitesse maxi est limitée à 130 km/h et on dispose de trois modes de conduite (Normal, Eco and Power) et trois niveaux de régénération à la décélération. Les batteries sont installées sous le plancher, entre les roues avant et arrière, pour ne rien perdre en volume intérieur. Tout comme les Vivaro Diesel, les électriques sont proposés en deux longueurs. Et la charge utile est honnête pour le segment. Reste qu'ici aussi, le supplément est salé par rapport au Diesel de base: +10.000 €! Certes, si vous faites le plein chez vous,

un véhicule électrique coûte moins cher en carburant qu'un thermique, mais il faudra rouler beaucoup pour amortir le surcoût de départ.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136 ch	49 of 75 kWh	Jusqu'à 234 ou 370 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,51-4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	1000 kg



+ BIEN VU

- Choix entre deux batteries
- Autonomie intéressante avec grosse batterie

- MAL VU

- Performances un peu justes sous forte charge
- Surcoût par rapport aux Diesel

VOLUME UTILE JUSQU'À
6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À
1.178 KG

Sans surprise, le Peugeot Expert se décline en électrique, comme ses cousins du groupe Stellantis, les Citroën Jumpy, Fiat Scudo et Opel Vivaro. La calandre change, mais pour le reste, c'est kif-kif: l'Expert partage avec ses cousins son intérieur remanié fin 2023, se décline en deux longueurs et peut recevoir deux piles différentes: 49 kWh (autonomie WLTP de 234 km) et 75 kWh (370 km annoncés). Ces versions électriques s'apprécient surtout en ville, où leur moteur de 136 ch/270 Nm se montre doux, silencieux et suffisam-

ment coupleux. Sur les grands axes, le moteur a moins d'allant et, comme toujours en électrique, la consommation grimpe vite et l'autonomie fond. Tout comme dans les autres fourgons électriques de Stellantis, vous disposez de palettes au volant pour régler selon trois niveaux la régénération à la décélération. Il y a aussi un mode Eco qui réduit la puissance pour limiter l'appétit en électricité. La recharge AC (11 kW) prend 4h50 avec la petite batterie et 7h30 avec la grosse; en DC (max. 100 kW), il faut respectivement 32 ou 45 minutes pour charger à 80%.

L'Expert électrique se décline aussi en version « Tech Edition » au look sportif (uniquement en 75 kWh et L2, au prix de 46.700 € HTVA).

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136 ch	49 ou 75 kWh	Jusqu'à 234 ou 370 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,51 à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	1000 kg

RENAULT TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC



+ BIEN VU

- Autonomie, recharge DC rapide (800 V)
- Rayon de braquage

- MAL VU

- Volume de chargement limité
- Pas (encore?) de version H2

VOLUME UTILE JUSQU'À
5,8 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À
1.250 KG

Si l'ancien Trafic électrique partageait sa plate-forme avec le Trafic Diesel (toujours en vente), cette nouvelle génération repose sur une base spécifique toute neuve. Et ce Trafic électrique change totalement de peau, arborant un air futuriste avec ses feux très fins. À bord aussi, c'est moderne, avec un combiné d'instruments numérique de 10" et un écran central de 12" pilotant un multimédia avec Google intégré. Pour le lancement, le nouveau Trafic électrique est proposé en deux longueurs (L1 de 4,87 m ou L2 de 5,27 m) mais une seule hauteur de 1,90 m, ce qui lui donne

accès aux parkings souterrains. Le moteur est désormais installé à l'arrière, ce qui autorise un rayon de braquage de seulement 10,3 m, soit le même que celui d'une petite Clio... Le moteur électrique (204 ch et 345 Nm de couple) est nettement plus puissant qu'avant et alimenté au choix par deux batteries: une LFP de 60 kWh offrant environ 350 km d'autonomie ou une NMC de 81 kWh offrant jusqu'à 450 km d'autonomie. Grâce à la nouvelle architecture 800 V, ces batteries se rechargent très vite sur borne DC: Renault annonce seulement 20 minutes pour passer de 15 à 80% de

charge. Le nouveau Trafic électrique sera lancé fin 2026, son tarif n'était pas encore connu au moment de boucler ce Guide.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
204 ch	60 ou 81 kWh	350 ou 450 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	n.c.
Largeur entre passages de roues	n.c.
Hauteur de chargement	n.c.
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2000 kg



+ BIEN VU

- Autonomie intéressante
- Trois niveaux de puissance

- MAL VU

- Prix élevé
- Charge utile moyenne pour le segment

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,8 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.060 KG

Le Transporter de dernière génération est un clone technique du Ford Transit Custom et, tout comme lui, il existe aussi en électrique. Ce modèle est moins stylé mais plus grand et plus spacieux que l'autre fourgon électrique de VW: l'ID.Buzz. C'est la première fois qu'un Transporter est commercialisé en électrique. Le moteur est implanté sur l'essieu arrière et entraîne les roues postérieures (des versions intégrales bimoteurs sont aussi disponibles). On a le choix entre trois puissances: 136 ch (0-100 km/h en 13,6 s à vide et vitesse limitée à 110 km/h), 218 ch (0-100 km/h

en 8,6 s, 150 km/h en pointe) ou 286 ch (0-100 km/h en 7,4 s et vitesse bridée aussi à 150 km/h). Toutes ces versions affichent le même couple (415 Nm) et sont alimentées par une batterie de 71 kWh utilisables, qui se recharge à 11 kW maximum en AC et à 125 kW en DC. Le constructeur annonce une consommation électrique moyenne à partir de 22 kWh/100 km pour la 136 ch et de 23 kWh/100 km pour les 218/286 ch, et une autonomie WLTP de respectivement 354 et 372 km. Comptez plutôt 260 et 280 km dans la réalité. Des prises 230V permettent de recharger des outils

sur la batterie principale. Côté tarif, ce Transporter n'est pas donné et même encore plus cher que le Ford Transit pourtant techniquement identique.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
136, 218 ou 286 ch	71 kWh	Jusqu'à 372 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,60 ou 3,45 m
Largeur entre passages de roues	1,39 m
Hauteur de chargement	1,43 m
Masse tractable freinée	2300 kg

Regardez nos essais et découvertes en vidéo.



Sur
MoniteurAutomobile.be



**MONITEUR
 AUTOMOBILE**

VOUS POUVEZ ÉGALEMENT ACHETER CES AUTRES FOURGONS COMPACTS ÉLECTRIQUES



Hyundai Staria Van

Hyundai propose désormais son fourgon **Staria** uniquement en version électrique. Ce modèle conserve son style futuriste. Le moteur électrique de 218 ch anime les roues avant et est alimenté par une batterie de 84 kWh qui offre jusqu'à 450 km d'autonomie WLTP. Cette pile fonctionne sous 800 V pour une recharge très rapide sur borne DC (de 10 à 80% en 20 min environ).



Iveco eJolly

Iveco vient de débarquer dans ce segment avec deux modèles. D'abord l'**eJolly**, qui est un clone technique des fourgons Stellantis (Citroën ë-Jumpy & Compagnie), disponible comme eux en deux longueurs et avec deux batteries (autonomie de 224 ou 352 km). Iveco propose aussi l'**eMoovy** (châssis-cabine uniquement, pas de fourgon), construit sur base Hyundai. Deux versions sont proposées: 188 ch à batterie de 60,7 kWh utilisables (265 km d'autonomie) ou 218 ch et batterie 73,4 kWh (320 km d'autonomie).

Le constructeur chinois **Maxus** propose deux fourgons dans ce segment. Il y a l'original **eDeliver 5** de 163 ch (à partir de 37.990 € HTVA), proposé en une seule variante de carrosserie (4,80 m, volume utile de 6,6 m³), avec une autonomie WLTP de 335 kilomètres. L'**eDeliver 7** de 204 ch (à partir de 44.990 € HTVA) est esthétiquement plus classique, mais disponible en deux longueurs (5,00 ou 5,36 m; volume utile jusqu'à 6,7 m³) et avec deux batteries (318 ou 370 km d'autonomie).



Iveco eMoovy

Le **Mercedes Vito** actuel est en fin de carrière, mais reste proposé en versions électriques eVito, avec deux longueurs (L2 de 5,14 m et L3 de 5,37 m) et deux batteries: 62 kWh, 283 km d'autonomie ou 93 kWh et jusqu'à 432 kilomètres. Mais le prix est vraiment élevé (à partir de 58.920 € HTVA).

Enfin, il y a le **Toyota ProAce EV**, clone des fourgons Stellantis (Citroën ë-Jumpy & Compagnie), mais avec ici uniquement leur plus grosse batterie (75 kWh, jusqu'à 342 km d'autonomie WLTP), d'où un prix de base plus élevé (à partir de 43.580 € HTVA).



Maxus eDeliver 5



Mercedes eVito



Maxus eDeliver 7



Toyota Proace Electric

LES GRANDS FOURGONS THERMIQUES

Eux, ce sont les grands costauds, qui étirent fortement leur tôle, tant en longueur qu'en hauteur. Certains sont également disponibles en versions propulsions à roues arrière jumelées pour mieux supporter la charge. En Belgique, le Renault Master règne en... maître sur ce segment et, pour maintenir sa domination, il s'offre cette année une mise à jour améliorant encore son confort d'utilisation.





VOLUME UTILE JUSQU'À

17 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.450 KG

Fin 2023, le Citroën Jumper évoluait en profondeur, sans toutefois se distinguer fondamentalement de ses jumeaux techniques au sein du groupe Stellantis (Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Opel Movano) et du Toyota Proace Max, avec lesquels il partage sa structure. La principale différenciation visuelle réside dans sa face avant redessinée.

Sous le capot, des motorisations Diesel 2.2 BlueHDi d'origine Fiat (120, 140 ou 180 chevaux). Les deux versions les plus puissantes peuvent être couplées à une boîte automatique à 8 rapports (140 et 180 ch). Le Jumper existe aussi en électrique, à découvrir par ailleurs dans cette édition. L'intérieur a été modernisé avec une nouvelle planche de bord, un écran central (jusqu'à 10") et un combiné d'in-

struments digital en option. La connectivité a progressé, tout comme les aides à la conduite: radar de stationnement à 360°, alerte de fatigue, freinage d'urgence avec détection des piétons, reconnaissance des panneaux, maintien dans la voie... Le pack Drive Assist associe régulateur adaptatif, maintien dans la voie et assistance dans les embouteillages jusqu'à 30 km/h. Le frein de stationnement est maintenant électrique et un chargeur de smartphone à induction est désormais disponible. Le rétro intérieur numérique connecté à une caméra arrière améliore la visibilité. Côté gabarits, le Jumper se décline en six silhouettes (de L2H1 à L4H3), avec un volume utile allant de 10 à 17 m³. Des versions châssis simple ou double cabine sont également proposées pour les aménagements spécifiques.

+ BIEN VU

- Grand nombre de variantes de carrosserie
- Confort des sièges et de la suspension

- MAL VU

- Pas de boîte auto en 120 ch
- Finition de la cabine un peu datée

TECHNIQUE

Moteur
 Diesel: de 120 à 180 ch

Consommation
 (l/100 km)
 de 7,3 à 9,8

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,12 à 4,07 m
Largeur entre passages de roues	1,42 m
Hauteur de chargement	de 1,66 à 2,17 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.000 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À JUSQU'À

17 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À JUSQU'À

1.450 KG

Produit depuis plus de 40 ans, le Fiat Ducato s'est imposé comme l'un des piliers du segment des grands utilitaires, aux côtés de ses clones au sein du groupe Stellantis (Citroën Jumper, Peugeot Boxer et Opel Movano) et du Toyota Proace Max. En 2024, il évoluait sans révolutionner la formule: même silhouette massive, mais une face avant redessinée avec nouvelle calandre, pare-chocs et signature LED modernisés. Un restylage léger, tout comme chez ses cousins, au risque de paraître timide face à certaines offres concurrentes plus audacieuses.

L'intérieur gagne en ergonomie avec un volant revu, une planche de bord redessinée et des matériaux plus valorisants. La connectivité progresse grâce à un combiné

numérique de 7" et un écran central jusqu'à 10". L'offre diesel reste vaste: moteurs 2.2 MultiJet de 120, 140 ou 180 ch, associés à une boîte manuelle à 6 rapports ou automatique à 8 rapports selon les versions. Une gamme Heavy Duty est aussi proposée pour les usages les plus exigeants.

La capacité de chargement reste l'un des points forts du modèle, avec jusqu'à 17 m³ de volume utile et près de 1.500 kg de charge utile maximale (MMA 3,5 T). Grâce à quelques optimisations aérodynamiques depuis le lifting de 2024, Fiat annonce une baisse de consommation et de CO₂ pouvant atteindre 9%. Le Ducato intègre enfin des aides à la conduite avancées, comme le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillage.

**BIEN VU**

- Prix de base concurrentiel
- Équipement bien remis à jour

**MAL VU**

- Pas de boîte auto en 120 ch
- Finition de la cabine un peu datée

TECHNIQUE

Moteur
Diesel: de 120 à 180 ch

Consommation
(l/100 km)
de 7,3 à 9,8

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,12 à 4,07 m
Largeur entre passages de roues	1,42 m
Hauteur de chargement	de 1,66 à 2,17 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.000 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À JUSQU'À

15,1 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À JUSQU'À

1.469 KG

Le Ford Transit est l'un des utilitaires les plus emblématiques du marché, avec plusieurs générations à son actif et des millions d'unités produites. L'actuelle génération, apparue il y a près de 10 ans, a récemment été mise à jour. Elle propose des Diesel traditionnels ainsi que des variantes 100% électriques (à découvrir par ailleurs). En Diesel, les puissances vont de 105 à 165 ch, avec au choix une transmission aux roues avant, arrière ou intégrale, cette dernière étant associée au moteur le plus puissant. A bord, le Transit adopte un combiné numérique de 8" et le système multimédia SYNC 4, avec écran tactile 12" et connectivité 5G. Le système «Delivery Assist» a fait son apparition sur les versions à boîte auto-

matique, où il prend en charge certaines actions répétitives, comme le passage en position parking ou l'activation des feux de détresse, permettant ainsi de gagner jusqu'à 20 secondes par arrêt. Un essieu avant renforcé avec roues arrière jumelées est proposé en option, tandis que l'intégration d'équipements spécifiques pour les métiers de terrain a été simplifiée. Le Ford Transit est proposé en 5 carrosseries (L2H2, L2H3, L3H2, L3H3, L4H2) et offre un volume utile de 9,5 à 15,1 m³ avec une charge utile pouvant atteindre 2,4 tonnes dans le cas des versions à permis camion, mais 1,5 tonne avec permis B. Les longueurs varient de 5,5 à 6,7 mètres et la hauteur extérieure peut aller jusqu'à 2,78 mètres en H3.

+ BIEN VU

- Large gamme, fourgon robuste
- Comportement et confort

- MAL VU

- Volume utile maxi moyen pour le segment
- Tableau de bord sombre au design fort classique

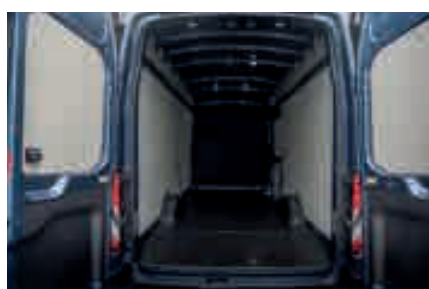
TECHNIQUE

Moteur
 Diesel: de 105 à 165 ch

Consommation
 (l/100 km)
 de 8,0 à 10,9

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,08 à 4,26 m
Largeur entre passages de roues	1,39 m
Hauteur de chargement	de 1,79 à 2,12 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.500 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À JUSQU'À

17 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À JUSQU'À

1.450 KG

Fruit du partage technologique au sein du groupe Stellantis, l'Opel Movano se distingue des Citroën Jumper, Fiat Ducato et Peugeot Boxer par son bouclier (Opel Vizor) qui intègre logo et feux avant pour former une signature visuelle distinctive. Disponible en quatre longueurs et trois hauteurs, le Movano affiche une capacité de chargement pouvant atteindre 17 m³ et une charge utile maximale de près de 1,5 tonne pour les versions utilitaires légers.

Le moteur 2.2 turbo Diesel (d'origine Fiat) est disponible en trois puissances: 120, 140 et 180 ch. Le couple peut atteindre 450 Nm. Ce bloc est associé à une boîte manuelle à 6 rapports ou à une transmission automatique à 8 rapports, conçue pour améliorer la consommation

et le confort. Celle-ci adapte le passage des vitesses en fonction de la charge et du profil de conduite. Concernant les aides à la conduite, le Movano propose au total 21 systèmes, dont le régulateur de vitesse adaptatif, l'aide au maintien de voie, la conduite dans les embouteillages (Traffic Jam Assist). Associée à une direction assistée électrique, la combinaison de ces équipements permet d'atteindre le niveau 2 de conduite automatisée, autorisant le véhicule à accélérer, freiner et se diriger seul jusqu'à 30 km/h, à condition que le conducteur garde les mains sur le volant. D'autres aides complètent l'équipement, comme la reconnaissance des panneaux, le freinage d'urgence et l'aide au stationnement.

+ BIEN VU

- Grand nombre de variantes de carrosserie
- Confort des sièges et de la suspension

- MAL VU

- Pas de boîte auto en 120 ch
- Finition de la cabine un peu datée

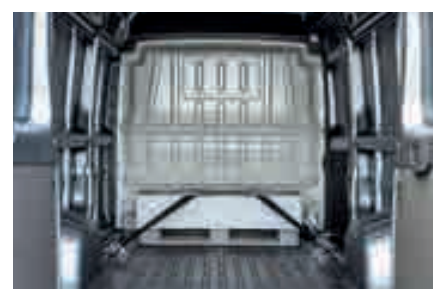
TECHNIQUE

Moteur
 Diesel: de 120 à 180 ch

Consommation
 (l/100 km)
 de 7,3 à 9,8

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,12 à 4,07 m
Largeur entre passages de roues	1,42 m
Hauteur de chargement	de 1,66 à 2,17 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.000 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À JUSQU'À

17 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À JUSQU'À

1.450 KG

Issu d'une collaboration interne au sein du groupe Stellantis, le Peugeot Boxer partage sa base technique avec les Citroën Jumper, Fiat Ducato et Opel Movano. Le Boxer a été restylé fin 2023 et bénéficie des dernières évolutions de la gamme utilitaire du groupe, comme une planche de bord intégrant un nouvel écran central tactile et un tableau de bord digital, mais aussi l'arrivée d'une boîte automatique à 8 rapports (AT8). Développée pour répondre aux exigences des professionnels, cette transmission offre un réel confort de conduite, en particulier en usage urbain intensif ou lors des longs trajets. L'AT8 est proposée avec les moteurs Diesel 2.2 BlueHDi de 140 et 180 ch. Ce dernier atteint un couple maximal

de 450 Nm, soit 80 Nm de plus qu'en version manuelle.

La boîte manuelle à 6 vitesses reste proposée, et demeure le seul choix sur la version d'entrée de gamme de 120 ch. Autre atout: le Boxer bénéficie d'une double homologation, Light Duty et Heavy Duty, cette dernière étant conçue pour les transformations lourdes. Le Boxer est décliné en plusieurs empattements (3,45 m et 4,04 m), longueurs, hauteurs et carrosseries, avec un volume utile de 10 à 17 m³. Pour le lifting de fin 2023, le véhicule a également reçu quelques évolutions esthétiques (calandre, bouclier, rétroviseurs) ainsi que de nouveaux équipements (aide au stationnement, frein de parking électrique) et plusieurs aides à la conduite.

+ BIEN VU

- Grand nombre de variantes de carrosserie
- Confort des sièges et de la suspension

- MAL VU

- Pas de boîte auto en 120 ch
- Finition de la cabine un peu datée

TECHNIQUE

Moteur
Diesel: de 120 à 180 ch

Consommation
(l/100 km)
de 7,3 à 9,8

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,12 à 4,07 m
Largeur entre passages de roues	1,42 m
Hauteur de chargement	de 1,66 à 2,17 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.000 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À JUSQU'À

17 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À JUSQU'À

1.378 KG

Le Renault Master se distingue par un design à la fois imposant et affiné. Pour le millésime 2026, on note notamment l'arrivée d'un badge permettant l'accès/démarrage mains libres et la généralisation du frein de parking électrique sur les versions tractions. Les variantes à boîte automatique ont reçu un régulateur de vitesse actif et profitent d'une console centrale redessinée, améliorant les déplacements dans la cabine et le confort du passager central.

Sous le capot, la gamme se compose de moteurs Diesel 2.0 Blue dCi de 130, 150 et 170 ch, associés à une boîte manuelle à 6 rapports ou à une boîte auto à 9 rapports. Deux versions électriques figurent au programme (à lire par ailleurs).

Malgré les plastiques durs, l'intérieur est pratique, avec 135 litres de range-

ments et un siège central adaptable en bureau mobile. Le grand écran tactile de 10" intègre le système multimédia OpenR Link compatible Android Auto et Apple CarPlay. Le freinage dynamique hydraulique du Master adapte automatiquement la force de freinage en fonction de la charge du véhicule, garantissant une sensation constante à la pédale. Il réagit aussi plus rapidement en cas d'urgence. Le Master embarque 20 aides à la conduite (dont certaines allongent une liste d'options déjà bien fournie), dont le maintien de voie, le freinage d'urgence, ou l'assistance en cas de vent latéral. Le grand fourgon Renault est disponible en traction ou propulsion et en plusieurs variantes de carrosseries (L2H2 jusqu'à L4H3).



BIEN VU

- Son aérodynamisme, malgré sa stature
- Planche de bord pratique et ergonomique



MAL VU

- Beaucoup de plastiques durs
- Confort un peu ferme

TECHNIQUE

Moteur
Diesel: de 130 à 170 ch

Consommation
(l/100 km)
de 7,4 à 13,7

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,22 à 3,86 m
Largeur entre passages de roues	1,38 m
Hauteur de chargement	de 1,88 à 2,12 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.500 kg





VOLUME UTILE JUSQU'À JUSQU'À

18,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À JUSQU'À

1.254 KG

Modèle bien établi chez les grands utilisateurs, le Volkswagen Crafter est l'une des références du segment des grands fourgons, même si son offre semble moins diversifiée que la concurrence. Pour 2024, ce fourgon (disponible de L3H2 à L5H3) a bénéficié d'une mise à jour d'envergure. Le nouveau système multimédia avec écran autoportant, le Digital Cockpit et le volant multifonctions sont livrés de série, tandis que l'assistant vocal IDA avec ChatGPT reste optionnel. Le frein de stationnement électronique avec fonction Auto Hold fait partie des nouvelles commandes. Parmi les aides à la conduite de série figurent le freinage d'urgence autonome avec détection des piétons et cyclistes (Front Assist), l'assistant de maintien de voie (Lane Assist), la lecture dynamique des pan-

neaux, un limiteur de vitesse et une aide au stationnement arrière. Le Travel Assist a fait son entrée en option: il combine régulateur de vitesse adaptatif et maintien de voie, avec freinage et arrêt automatique (Emergency Assist).

Sous le capot, le Crafter continue de miser sur des motorisations 2 litres Diesel éprouvées. Trois types de transmission sont disponibles (traction, propulsion et intégrale), avec des puissances allant de 140 à 177 ch. Chaque configuration peut être associée à une boîte de vitesses manuelle ou automatique, selon les besoins. La version 100% électrique, autrefois proposée, a disparu temporairement du catalogue. Volkswagen Commercial Vehicles confirme qu'un tout nouveau Crafter 100% électrique est attendu pour... 2028.

+ BIEN VU

- Son ergonomie bien repensée
- Ses nombreuses aides à la conduite

- MAL VU

- Pas de version électrique pour le moment
- Son prix

TECHNIQUE

Moteur
Diesel: de 140 à 177 ch

Consommation
(l/100 km)
de 8,3 à 13,4

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,20 à 4,85 m
Largeur entre passages de roues	1,38 m
Hauteur de chargement	Jusqu'à 1,86 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.000 kg



VOUS POUVEZ ÉGALEMENT ACHETER CES AUTRES GRANDS FOURGONS THERMIQUES

Sur le marché des grands fourgons à moteur thermique, on trouve aussi l'**Iveco Daily**: un utilitaire robuste (charge utile jusqu'à 2,13 tonnes avec permis B), disponible avec un large éventail de carrosseries (5 longueurs et 3 hauteurs; volume utile jusqu'à 19,6 m³) et de motorisations (Diesel de 116 à 207 ch, et CNG 136 ch). Mais le style est peu inspiré et les tarifs ne sont disponibles que sur demande.

MAN propose aussi un grand fourgon: le TGE, qui est en fait un Volkswagen Crafter rebadgé. A l'instar de son donneur d'organes, le **MAN TGE** a bénéficié pour 2025 d'une mise à jour technique et fonctionnelle. Ce fourgon est proposé avec trois hauteurs et trois longueurs, et embarque le moteur 2.0 TDI de Volkswagen, fort de 140, 163 ou 177 ch et associé à une boîte manuelle ou

automatique.

Le **Maxus Deliver9**, lui, nous vient tout droit de Chine (groupe SAIC). Animé par un moteur 2.0 Diesel de 148 ch, ce fourgon traction (une version châssis cabine propulsion est aussi proposée) n'est disponible qu'en une seule carrosserie (L3H2, 11,5 m³ de volume utile). Son prix est élevé au départ (37.990 €), mais ramené à 24.990 € après ristourne, avec garantie 5 ans/160.000 km.

Parmi les incontournables, il y a le **Mercedes Sprinter**. La génération actuelle a été revue en 2024, mais est maintenant en fin de carrière. Ce fourgon reste disponible avec trois longueurs et deux hauteurs (jusqu'à 15,5 m³ de chargement), des Diesel de 114 à 190 ch et trois types de transmissions: traction, propulsion ou intégrale. Le prix est salé: à partir de 41.408 € HTVA.

Chez **Nissan**, l'**Interstar** est un

copié-collé du Renault Master. Mais il se contente des carrosseries L2H2 (10,8 m³ de chargement) et L3H2 (13 m³). Pas de L3H3 ici. Nissan propose une garantie plus étendue que Renault, avec ici une couverture de 5 ans/160.000 kilomètres. Mais l'Interstar coûte 2.645 € HTVA de plus que son donneur d'organes, le Master.

Le **Toyota Proace Max** est un autre clone: fruit d'un partenariat avec Stellantis, ce modèle partage sa base technique avec les Citroën Jumper, Fiat Ducato, Opel Movano et Peugeot Boxer. Le Proace Max est proposé en trois longueurs et trois hauteurs (L2H1 à L4H3, volume maxi de 17 m³) et son 2.2 Diesel d'origine Fiat est proposé en 120, 140 ou 180 ch. Ce Toyota se distingue de ses donneurs d'organes par une garantie jusqu'à 10 ans (à condition de faire l'entretien dans le réseau), contre 8 ans chez Stellantis.



LES GRANDS FOURGONS ÉLECTRIQUES

Les tout grands fourgons sont eux aussi disponibles en variantes totalement électriques. Car on peut avoir besoin de transporter de très gros volumes sur de petites ou moyennes distances. Les références du marché annoncent plus de 400 km d'autonomie WLTP. Et de nouveaux concurrents débarquent, comme le très original fourgon chinois Farizon Supervan: proposé en 6 variantes de carrosserie, il se passe de l'épais montant central, afin de faciliter les opérations de chargement. Bien vu!





+ BIEN VU

- Moteur puissant et coupleux
- Autonomie électrique pour le segment

- MAL VU

- Poids très élevé (2,8 tonnes), charge utile faible
- N'existe pas en version «courte» L2

VOLUME UTILE JUSQU'À
17 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À
730 KG

Avec le ë-Jumper, Citroën modernise en profondeur la version électrique de son grand utilitaire. Fin 2023, le bloc de 122 ch a laissé place à un moteur de... 270 ch, avec un couple nettement renforcé (400 Nm). Ce moteur électrique est alimenté par une nouvelle batterie unique de 110 kWh, offrant jusqu'à 424 km d'autonomie WLTP. Trois modes de conduite (Normal, Éco, Power) permettent d'ajuster la puissance et quatre niveaux de régénération sont sélectionnables via des palettes au volant. La recharge suit la même logique de montée en puis-

sance: un chargeur embarqué de 11 kW est livré de série. Sur borne rapide DC (150 kW), la batterie passe de 0 à 80% en 55 minutes. Une recharge complète sur wallbox prend près de 12 heures. L'équipement est identique à celui des versions thermiques, avec des aides à la conduite étendues, un combiné d'instruments digital en option, et un grand écran central sur les finitions hautes. L'offre de carrosseries reste vaste, avec jusqu'à 17 m³ de volume utile. La charge utile, elle, est par contre très réduite sur la version MMA 3,5 tonnes.

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
270 ch	110 kWh	Jusqu'à 424 km
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS		
Longueur maxi de chargement	de 3,70 à 4,07 m	
Largeur entre passages de roues	1,42 m	
Hauteur de chargement	de 1,93 à 2,17 m	
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.400 kg	



+ BIEN VU

- Look original
- Plusieurs choix de carrosseries et de batteries

- MAL VU

- Aides à la conduite trop intrusives
- Volant non réglable en profondeur

VOLUME UTILE JUSQU'À
13 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À
1.390 KG

Beherman Motors a lancé en Belgique la marque chinoise Farizon, filiale du groupe Geely (Volvo, Polestar, Lotus, etc.). Ce SuperVan (SV) était le premier modèle: un utilitaire électrique, proposé en six combinaisons de longueurs (3) et hauteurs (3), pour un volume utile allant de 6,95 à 13 m³. Construit sur une plateforme de type «skateboard», le SV intègre une batterie logée sous le plancher (145 mm d'épaisseur), ce qui permet de conserver un seuil de chargement bas (55 cm). Trois batteries sont disponibles: 67, 83 et 106 kWh. Elles permettent respectivement une autonomie de 270 à 303 km, 319 à 376 km, et jusqu'à 398 km pour la plus

grosse. La charge utile varie, selon la version, entre 1.075 et 1.390 kg, et la capacité de remorquage atteint 2.000 kg. L'absence de montant B côté passager, l'ouverture latérale élargie à 1,50 m, les portes arrière pivotant à 270° et le siège escamotable facilitent les opérations de chargement. Le véhicule dispose d'une suspension avant à double triangulation et d'un éventail complet d'aides à la conduite, avec cinq étoiles Euro NCAP à la clé. Quelques défauts, comme le volant non réglable en profondeur et les signaux d'avertissement trop gênants doivent encore être ajustés (et le seront, selon le constructeur). La gamme reste volontairement res-

treinte pour simplifier l'approvisionnement. La marque compte environ 10 concessions belges, avec garantie de 5 ans (8 ans pour la batterie) et assistance incluse.

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
231 ch	67, 83 ou 106 kWh	de 270 à 398 km
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS		
Longueur maxi de chargement	de 2,52 à 3,69 m	
Largeur entre passages de roues	1,39 m	
Hauteur de chargement	de 1,44 à 1,96 m	
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.000 kg	

FIAT E-DUCATO

À PARTIR DE
53.400
HTVA
(L3H2)

LES GRANDS FOURGONS ÉLECTRIQUES



BIEN VU

- Moteur puissant et coupleux
- Autonomie électrique pour le segment



MAL VU

- Poids très élevé, charge utile faible
- N'existe pas en version «courte» L2

VOLUME UTILE JUSQU'À

17 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

730 KG

ses caractéristiques sont identiques à celles des modèles jumeaux de Stellantis, de même que la généreuse garantie de 8 ans/160.000 km.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
270 ch	110 kWh	Jusqu'à 424 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,70 à 4,07 m
Largeur entre passages de roues	1,42 m
Hauteur de chargement	de 1,93 à 2,17 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2400 kg

Le Fiat e-Ducato a franchi un cap en 2024 avec une nouvelle génération plus aboutie. Il embarque une batterie de 110 kWh, promettant jusqu'à 424 km d'autonomie selon le cycle WLTP, soit une progression de 30% par rapport à la version précédente. La recharge peut atteindre 150 kW en DC, pour un plein effectué en moins d'une heure. Le moteur développe 270 ch et 410 Nm, avec trois modes de conduite et un freinage régénératif modulable via des palettes au volant. Les possibilités d'équipement sont nombreuses: combiné numérique, système multimédia connecté avec écran 10", démarrage

sans clé, caméra de recul, frein de parking électrique, climatisation automatique, volant et planche de bord repensés. S'y ajoutent des aides à la conduite avancées permettant au modèle d'atteindre le niveau 2 de conduite autonome, un niveau encore rare dans ce segment. L'extérieur a évolué par petites touches, avec des optiques LED, un logo revu et une calandre redessinée. Si l'autonomie et les performances s'améliorent nettement, le gabarit imposant et le poids élevé (2,8 tonnes minimum à vide !) pourraient limiter l'efficacité énergétique en usage urbain pur. À noter que

FORD E-TRANSIT

À PARTIR DE
45.715
HTVA
(L2H2)



BIEN VU

- 2 batteries et 2 puissances au choix
- Confort d'utilisation et équipement



MAL VU

- Volume maxi moyen pour le segment, masse tractable
- Tableau de bord sombre au design fort classique

VOLUME UTILE JUSQU'À

15,1 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.018 KG

On connaissait déjà la batterie de 68 kWh du Transit, lui permettant de parcourir jusqu'à 312 km WLTP dans le meilleur des cas. En recharge rapide (150 kW), il lui faut 37 minutes environ pour passer de 10 à 80% de charge. Taillée pour des chargements plus lourds et de courts itinéraires à arrêts fréquents, cette batterie autorise une charge utile de 1.018 kg avec permis B. Besoin d'une plus grande autonomie? Ford Pro a enrichi sa gamme avec une version équipée d'une batterie de 89 kWh, qui porte le rayon d'action à 394 km (WLTP). Cette batterie est associée à un chargeur AC 22 kW

(charge complète en moins de 6 heures) et accepte une puissance DC de 180 kW, ce qui permet de passer de 10 à 80% de charge en 28 minutes. Pour optimiser l'efficacité en conditions hivernales, ce modèle embarque de série une pompe à chaleur à injection de vapeur, identique à celle du récent E-Transit Custom. Quelle que soit la batterie, on peut disposer de prises 230V pour alimenter des appareils extérieurs et on a le choix entre deux moteurs: 183 ou 269 ch, avec un couple de 430 Nm dans les deux cas. Et tous les Transit électriques sont des propulsions.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
183 - 269 ch	68 of 89 kWh	Jusqu'à 312 ou 394 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,08 à 4,26 m
Largeur entre passages de roues	1,39 m
Hauteur de chargement	de 1,79 à 2,12 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 750 kg

OPEL MOVANO ELECTRIC

À PARTIR DE
€ **53.400**
HTVA
(L3H2)



- + BIEN VU**
- Moteur puissant et coupleux
 - Autonomie électrique pour le segment
- MAL VU**
- Poids très élevé (2,8 tonnes), faible charge utile
 - N'existe pas en version «courte» L2

VOLUME UTILE JUSQU'À	CHARGE UTILE JUSQU'À
17 M³	730 KG

Le Movano Electric n'échappe pas à la règle au sein du groupe Stellantis: il ne se différencie pas vraiment de ses cousins Citroën Jumper, Fiat Ducato, Peugeot Boxer et même, hors groupe, du récent Toyota Proace Max. Ce Movano électrique est équipé d'un moteur de 270 ch et 400 Nm, alimenté par une grosse batterie de 110 kWh offrant jusqu'à 424 km d'autonomie (cycle WLTP). La recharge rapide en courant continu peut atteindre 150 kW, permettant de récupérer 80% de l'autonomie en 45 minutes. Le fourgon propose un volume utile maximal de 17

m³, mais une charge utile de seulement 730 kg maximum en MMA de 3,5 tonnes (ou jusqu'à 1.480 kg pour la version MMA 4,25 tonnes avec permis camion) et une capacité de remorquage de 2,4 tonnes. À bord, on retrouve un écran tactile de 10" compatible Apple CarPlay et Android Auto, un combiné d'instruments numérique, ainsi que des aides à la conduite de niveau 2 (régulateur adaptatif, maintien dans la voie, assistance en embouteillages). Le freinage régénératif est modulable, et la télématique embarquée permet le suivi de flotte et les diagnostics à distance.

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
270 ch	110 kWh	Jusqu'à 424 km
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS		
Longueur maxi de chargement	de 3,70 à 4,07 m	
Largeur entre passages de roues	1,42 m	
Hauteur de chargement	de 1,93 à 2,17 m	
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.400 kg	

PEUGEOT E-BOXER

À PARTIR DE
€ **53.400**
HTVA
(L3H2)



- + BIEN VU**
- Moteur puissant et coupleux
 - Autonomie électrique pour le segment
- MAL VU**
- Poids très élevé (2,8 tonnes), charge utile limitée
 - N'existe pas en version «courte» L2

VOLUME UTILE JUSQU'À	CHARGE UTILE JUSQU'À
17 M³	730 KG

Citroën ë-Jumper, Fiat e-Ducato, Opel Movano Electric et Peugeot E-Boxer: même combat, puisqu'ils sont frères de sang dans la famille Stellantis. Le Peugeot e-Boxer dispose d'un moteur électrique de 270 ch/400 Nm. Il est alimenté par une batterie de 110 kWh, offrant une autonomie allant jusqu'à 424 km selon le cycle WLTP. Trois modes de conduite sont disponibles: Normal (218 ch), Eco (163 ch) et Power (272 ch). Quatre niveaux de freinage régénératif peuvent être activés via des palettes au volant. La vitesse maximale est de 130 km/h. La batterie se recharge à 80% en 45 minutes sur une

borne rapide de 150 kW et en 11h45 sur une wallbox 11 kW. L'aménagement de la batterie sous le plancher permet de conserver un volume de chargement allant jusqu'à 17 m³ pour une charge utile maximale de 730 kg seulement en MMA 3,5 tonnes. Le véhicule est proposé en plusieurs longueurs (L2 à L4), en fourgon ou en châssis cabine simple ou double. Le design extérieur a évolué fin 2023, avec une nouvelle calandre, des projecteurs LED et un bouclier redessiné. À bord, le poste de conduite intègre un combiné numérique de 7", un écran central tactile de 10", une navigation connec-

tée ou encore un chargeur à induction. L'équipement inclut aussi plusieurs aides à la conduite comme le régulateur de vitesse adaptatif.

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
270 ch	110 kWh	Jusqu'à 424 km
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS		
Longueur maxi de chargement	de 3,70 à 4,07 m	
Largeur entre passages de roues	1,42 m	
Hauteur de chargement	de 1,93 à 2,17 m	
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.400 kg	



+ BIEN VU

- Agrément de conduite et charge utile
- Chargeur bidirectionnel

- MAL VU

- Beaucoup de plastiques durs
- Pas de version L4 électrique

VOLUME UTILE JUSQU'À

14,8 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.306 KG

Le Renault Master E Tech Electric repose sur la plateforme multi énergies du Master de quatrième génération. Cette version électrique est disponible avec deux ensembles moteur/batterie: 130 ch/300 Nm et 40 kWh annonçant une autonomie (trop...) limitée de 178 km WLTP et 140 ch/300 Nm avec grosse batterie 87 kWh (autonomie de 460 km). En conduite calme, ces versions E-Tech Electric se comportent comme de gros «blocs» apaisants, bien posés sur la route. La recharge en courant continu atteint 130 kW pour la batterie longue portée

(avec une récupération de 230 km d'autonomie en 30 minutes) ou 50 kW pour la plus petite pile. En courant alternatif, on dispose d'un chargeur 11 kW, voire 22 kW en option. Disponible en deux longueurs et deux hauteurs, le Master E Tech offre une charge utile de 1.306 kg avec permis B, ce qui est très intéressant pour le segment. En cabine, on trouve un tableau de bord entièrement digital. Enfin, le Master E Tech intègre les fonctions V2L (Vehicle to Load) et V2G (Vehicle to Grid) grâce à un chargeur bidirectionnel. La première fonction permet de charger des appareils

extérieurs via une prise 220V; la seconde de se servir des batteries du véhicule pour délivrer de l'énergie au réseau.

TECHNIQUE

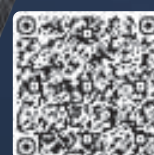
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
130 ou 140 ch	40 ou 87 kWh	de 178 à 460 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,22 à 3,86 m
Largeur entre passages de roues	1,38 m
Hauteur de chargement	de 1,88 à 2,12 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2500 kg

Suivez nos essais, découvertes et actus!

@MoniteurAutomobile
sur les réseaux sociaux.



**MONITEUR
AUTOMOBILE**

VOUS POUVEZ ÉGALEMENT ACHETER CES AUTRES GRANDS FOURGONS ÉLECTRIQUES

Outre les modèles déjà présentés, le segment des grands fourgons électriques comprend aussi l'**Iveco eDaily**: conçu sur la base du robuste Daily thermique, il embarque un moteur de 190 ch. Le véhicule peut être équipé d'une, deux, trois ou quatre batteries (de 37 à 148 kWh) en fonction des versions, mais avec de faibles autonomies: la version MMA 3,5 T offre une autonomie de 130 km (pack une batterie) ou de 265 km (pack deux batteries). Dans ce segment, **Iveco** propose aussi désormais l'**eSuperJolly**, qui n'est autre qu'un clone des grands fourgons Stellantis (Citroën Jumper & Co), avec une batterie de 110 kWh offrant jusqu'à 420 km d'autonomie. Nettement mieux que l'eDaily MMA 3,5 T...

Le chinois **Maxus** propose l'**eDeliver9**: contrairement à la version Diesel, l'électrique est proposée en plusieurs tailles (de L2H2 à L3H3, avec volume utile jusqu'à 12,5 m³). Le moteur de 204 ch est alimenté par une batterie LFP de 77 ou 88 kWh (autonomie de 287 ou 358 km).

Le **Mercedes eSprinter** de génération actuelle est en fin de carrière, mais reste disponible en deux longueurs et deux hauteurs (jusqu'à 14 m³ de volume utile). Le moteur est ici placé à l'arrière et développe 136 ou 204 ch. Trois packs de batteries lithium-fer-phosphate sont proposés: 56, 81 ou 113 kWh, avec des autonomies WLTP allant de 221 à 443 km.

Nissan propose aussi un grand fourgon à pile: l'**Interstar-e**, qui est un clone du Renault Master électrique, avec toujours ici deux

longueurs disponibles (L2, L3), mais une seule hauteur (H2). Deux batteries: 40 kWh (moteur de 129 ch, 180 km WLTP) ou 87 kWh (141 ch, 460 km). Ce fourgon Nissan est plus cher que son donneur d'organes Renault, mais offre une garantie plus large (5 ans contre 2 chez Renault).

Enfin, on trouve aussi dans cette catégorie le **Toyota Proace Max Electric** qui, tout comme l'Iveco eSuperJolly, est lui aussi un copié-collé des grands fourgons du groupe Stellantis. Le Toyota est proposé en trois longueurs et trois hauteurs, pour un volume utile allant jusqu'à 17 m³. Le moteur est puissant (270 ch) et alimenté par une batterie de 110 kWh, offrant jusqu'à 400 km d'autonomie WLTP. Bon point pour la garantie de 10 ans ici, contre 8 ans chez Stellantis.

Iveco eDaily



Iveco eSuperJolly



Maxus eDeliver9



Mercedes eSprinter



Nissan Interstar-e



Toyota Proace Max Electric



LES PICK-UP

Sous les chantiers, la plage! Les pick-up surfent sur la frontière entre utilitaires légers et véhicules de loisirs, avec un squelette de petit camion mais un habitacle douillet. Le Ford Ranger règne toujours en maître chez nous mais la concurrence n'est pas inactive: il y a plusieurs nouveautés cette année, qu'il s'agisse d'un nouveau moteur pour l'Isuzu D-Max, d'un gros lifting pour le KGM Musso ou d'une toute nouvelle génération pour le Toyota Hilux, qui se décline désormais aussi en tout électrique, une tendance qui se répand petit à petit dans le segment.





C'est le pick-up le plus vendu de Belgique depuis 10 ans! Lancée en 2022, la génération actuelle sert aussi de base au Volkswagen Amarok. La cabine valorisante se garnit d'une énorme tablette centrale de 12,1". Livré en double cabine, le Ranger offre un large choix de moteurs, avec boîte auto 10 vitesses de série. Il y a un 3.0 V6 Diesel (240 ch), un 3.0 V6 à essence de 292 ch (uniquement Raptor) et aussi une récente version hybride plug-in (une première dans le segment en Europe!) de 281 ch/697 Nm. Celle-ci met un peu d'électricité sous sa benne pour consommer moins de pétrole: la batterie de 11,8 kWh est intégrée sous la benne et peut alimenter des appareils extérieurs (outils, etc.), via trois prises

230V. De quoi nourrir un petit chantier mobile... Cette pile permet aussi de parcourir jusqu'à 43 kilomètres en mode électrique, mais avec alors seulement 102 ch sous le pied droit. Batterie vide, le 2.3 à essence de 190 ch est pratiquement toujours sollicité et la consommation de pétrole grimpe rapidement à 10 l/100 km. Par rapport au V6 Diesel, cette version hybride perd un peu de charge utile (937 kg max.) et coûte 725 € HTVA de plus. Notons que Ford propose aussi maintenant en Europe un Ranger «Super Duty», à savoir une version au châssis renforcé, destinée aux travaux lourds avec charge utile proche de 2 tonnes (permis camion) et capacité de remorquage de 4,5 tonnes.

+ BIEN VU

- Pick-up abouti, costaud et agréable
- Large gamme, y compris hybride plug-in!

- MAL VU

- V6 à essence vite glouton (Raptor)
- Charge utile du Raptor (662 kg) à ressorts hélicoïdaux

TECHNIQUE

Moteur

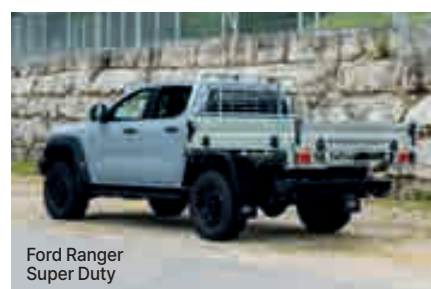
Diesel: 240 ch
 Essence: 292 ch
 Hybride plug-in: 281 ch

Consommation (l/100 km)

de 10,3 à 10,4
 13,8
 de 6,3 à 6,4

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNE

Longueur maxi de chargement: **1,64 m**
 Largeur maxi de chargement: **1,58 m**



Ford Ranger
Super Duty



+ BIEN VU

- Un (gros...) bout d'Amérique, moteur V6 ou V8
- Espace et confort de la cabine

- MAL VU

- Gabarit peu adapté à notre continent...
- Prix; consommation des V6 et V8

CHARGE UTILE JUSQU'À

869 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE JUSQU'À

3.500 KG

À côté de son très populaire Ranger, Ford propose aussi un cran plus haut le F-150: ce pick-up à taille américaine est un grand classique outre-Atlantique. Le modèle est désormais importé officiellement en Belgique, via trois distributeurs Ford agréés, au sein d'un petit réseau de huit concessions. Les modèles sont couverts par une garantie officielle de 3 ans/100.000 km (y compris sur l'installation LPG optionnelle). Bien sûr, le F-150 est très encombrant, avec près de 6 m de long et plus de 2 de large! Et cet engin, accusant 2,35 tonnes à la pesée, n'est pas plus costaud que le Ranger, avec même une charge utile plus faible (869 kg). Mais le

gros point fort se cache sous le capot, où se niche le bloc 5.0 V8 Coyote atmosphérique à essence de la Mustang, développant ici 406 ch et 556 Nm, associé à une boîte auto 10 vitesses et alimenté par un réservoir de... 136 litres. Vu l'appétit de ce V8, la conversion LPG optionnelle (avec réservoir de 122 litres, prenant la place de la roue de secours) est vivement conseillée. À bord, c'est le grand luxe (avec même un pédalier à réglage électrique ou des sièges arrière chauffants) et le grand espace. Un toit ouvrant panoramique est également proposé. Originalité pour faciliter le chargement: la ridelle de la benne englobe une petite porte (qui s'ouvre/se

ferme électriquement via la télécommande). Une version Raptor est proposée, à suspension spécifique plus sportive (charge utile de seulement 600 kg) et moteur 3.5 V6 biturbo de 456 ch/691 Nm.

TECHNIQUE

Moteur

Essence: 406 ou 456 ch

Consommation (l/100 km)

14,4 ou 16,4

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNE

Longueur maxi de chargement:

1,70 m

Largeur maxi de chargement:

1,66 m

INEOS GRENADIER QUARTERMASTER



+ BIEN VU

- Pick-up original et bourré de personnalité
- Moteurs brillants, aptitudes au tout terrain

- MAL VU

- Longueur de la benne et charge utile moyennes
- Prix élevé, options nombreuses

CHARGE UTILE JUSQU'À

835 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE JUSQU'À

3.500 KG

L'homme d'affaires britannique Jim Ratcliffe est le patron de la multinationale Ineos, active notamment dans la pétrochimie. Il se dit que cet amateur d'aventure en terrain hostile ne trouvait pas sur le marché de véhicule assez robuste à ses yeux. Il a donc décidé de créer son propre tout terrain... Sous un look qui évoque l'ancien Land Rover Defender, cet Ineos Grenadier (produit en France) repose sur un châssis spécifique: une structure en échelle, posée sur deux essieux rigides. Une architecture de vrai tout terrain. Le Grenadier est dispo-

nible en SUV ou pick-up double cabine (Quartermaster). Les moteurs sont des 3 litres BMW à 6 cylindres, Diesel (249 ch) ou à essence (286 ch), affichés au même prix et associés à l'excellente boîte 8 automatique de chez ZF. La transmission intégrale permanente se complète d'un blocage des 3 différentiels (central, arrière et avant) et d'une gamme de vitesses courtes. Le confort de suspension est très correct, grâce aux ressorts hélicoïdaux. L'habitacle original se garnit de nombreux boutons jusqu'au plafond, façon cockpit d'avion. Et le sol plastique

avec bouchons de vidange permet un lavage au jet. Original et bourré de personnalité, ce pick-up n'est en revanche pas donné...

TECHNIQUE

Moteur

Essence: 286 ch
Diesel: 249 ch

Consommation (l/100 km)

de 14,4 à 14,9
de 10,9 à 12,1

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNE

Longueur maxi de chargement:

1,56 m

Largeur maxi de chargement:

1,62 m



CHARGE UTILE JUSQU'À

1.260 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE JUSQU'À

3.500 KG

Le D-Max est l'un des pick-up les plus vendus de Belgique depuis plusieurs années. Le modèle est proposé en 3 carrosseries: cabine simple (2 places), cabine étendue avec strapontins à l'arrière (4 places) et double cabine (5 places); avec une benne longue de respectivement 2,33, 1,80 ou 1,50 mètre(s). La version double cabine débute à 39.525 € HTVA avec transmission intégrale. La simple cabine existe en propulsion (à partir de 33.025 €). La charge utile est toujours supérieure à la tonne, avec même jusqu'à 1.260 kg en simple cabine. L'habitacle est spacieux, mais la présentation du mobilier commence à

dater: les plastiques sont omniprésents et on doit se contenter d'un écran de 8 ou 9" seulement, heureusement compatible avec Apple Carplay et Android Auto. Sous le capot, l'ancien 1.9 Diesel de 164 ch/360 Nm a laissé place début 2026 à un 2.2 litres de 163 ch/400 Nm, tandis que la boîte automatique passait de 6 à 8 rapports. Une boîte manuelle est disponible sur les versions de base. Le D-Max est également proposé en version électrique bimoteur (190 ch/325 Nm, batterie de 67 kWh, autonomie WLTP de 263 kilomètres, charge utile de 1.010 kg), mais à prix salé: 69.900 € HTVA.

**BIEN VU**

- Large choix de carrosseries, charge utile
- Pick-up costaud, garantie 5 ans/100.000 km

**MAL VU**

- Mobilier vieillot
- Version électrique trop chère

TECHNIQUE**Moteur**

Diesel: 163 ch

Électrique: 190 ch

Consommation(l/100 km)
de 8,9 à 9,0**Autonomie (km)**

263

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNELongueur maxi de chargement: **Jusqu'à 2,33 m (simple cabine)**Largeur maxi de chargement: **1,53 ou 1,59 m**



Scannez le code QR et découvrez notre test sur moniteurautomobile.be



CHARGE UTILE JUSQU'À

1.085 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE JUSQU'À

2.600 / 3.500 KG

Lancé en 2018 sous la marque SsangYong (rebaptisée depuis KGM), ce pick-up a été restylé pour 2026 et reste disponible en deux versions: le «normal» ou le Grand (+1.000 € HTVA), mesurant respectivement 5,15 mètres (ce qui est court pour le segment) ou 5,46 mètres. Le modèle est d'office livré en double cabine avec transmission intégrale enclenchable (non permanente) dotée d'une gamme de vitesses courtes. L'équipement est décent, avec notamment de série un multimédia à écran central 12,3'', le GPS intégré et la connectivité Apple CarPlay/Android Auto. Sous le capot, un unique 2.2 turbo Diesel de 202 ch/400 Nm, associé à une

boîte 6 vitesses, manuelle ou automatique. L'automatique offre une meilleure capacité de traction que la manuelle: 3,5 tonnes contre 2,8 tonnes (voire seulement 2,6 pour le Grand). En version «courte», ce pick-up coréen peut compter sur un pont arrière suspendu par des ressorts hélicoïdaux, une solution qui assure un meilleur confort de marche que les traditionnels ressorts à lames. Mais c'est moins costaud et la charge utile est donc réduite (865 kg). Le Grand, lui, est monté sur ressorts à lames et peut embarquer 1.085 kg. Notons que le constructeur coréen offre une garantie de 7 ans/150.000 km sur ses pick-up.

**BIEN VU**

- Confort de suspension en version «courte»
- Garantie 5 ans/150.000 km

**MAL VU**

- Charge utile en version «courte»
- Benne fort petite en version «courte»

TECHNIQUE

Moteur
Diesel: 202 ch

Consommation
(l/100 km)
de 9,0 à 9,9

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNE

Longueur maxi de chargement: 1,30 ou 1,61 m
Largeur maxi de chargement: 1,57 m





CHARGE UTILE JUSQU'À

905 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE JUSQU'À

2.300 KG

À côté de ses Musso Diesel, le constructeur sud-coréen KGM (ex-SangYong) propose aussi une version électrique, ce qui reste encore rare dans le segment. Ce Musso à pile mesure 5,16 m de long et affiche un look différent des Diesel: il est plus typé loisirs. Ce pick-up n'est d'ailleurs pas un vrai dur à cuire car il repose sur un squelette léger de SUV (en l'occurrence le Torres) et est à la base une... traction. Son habitacle est raffiné et sa courte benne n'incite pas aux grands travaux. Le modèle existe en traction monomoteur (207 ch/339 Nm) ou en intégrale bimoteur (237 ch/630 Nm). La batterie lithium-fer-phosphate (fournie

par le chinois BYD) se passe de cobalt et embarque 81 kWh d'énergie, offrant une autonomie de 420 km en traction et de 379 km pour la version bimoteur plus énergivore. Cette dernière est également plus lourde (+120 kg) et présente une charge utile plus faible que la traction (805 kg contre 905). La batterie se charge en 10h20 sur borne AC (11 kW max.) et passe de 10 à 80% en 36 minutes sur borne DC (max. 120 kW). Le chargeur bidirectionnel permet de brancher un appareil externe sur la batterie. Notons que le Musso électrique offre une garantie allant jusqu'à 7 ans/150.000 km (à condition de faire les entretiens dans le réseau).

+ BIEN VU

- Look sympa, habitacle raffiné
- Prix concurrentiel, garantie de 7 ans

- MAL VU

- Petite benne
- Architecture légère de SUV, traction à la base

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie (WLTP)
207 ou 237 ch	81 kWh	de 379 à 420 km

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNE

Longueur maxi de chargement:	1,30 m
Largeur maxi de chargement:	1,60 m



MAXUS T60 MAX

À PARTIR DE
€ 38.690 €
HTVA

(Lariat 406 ch)

LES PICK-UP



+ BIEN VU

- Equipement très riche
- Garantie de 5 ans/160.000 km

- MAL VU

- Pas de GPS intégré
- Pas d'image de marque (valeur de revente?)

CHARGE UTILE JUSQU'À

975 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE JUSQU'À

3.500 KG

Le constructeur chinois Maxus est présent sur le segment du pick-up avec un modèle électrique (eTerron 9) mais aussi avec ce thermique. Le T60 MAX cache derrière sa calandre béante un bon vieux moteur à mazout, mais plutôt poussé, puisqu'il s'agit d'un 2 litres affichant 215 ch et 500 Nm. Ce bloc est associé de série à une boîte automatique à 8 vitesses. Malgré cette belle cavalerie, les performances n'ont rien d'exceptionnel; elles sont correctes, sans plus (0 à 100 km/h en 11,9 secondes et 170 km/h en pointe). Ce pick-up double

cabine de 5,39 mètres de long peut embarquer près d'une tonne dans sa benne. L'habitacle moderne s'inspire de l'univers des voitures particulières. Pas de GPS intégré, mais le multimédia avec écran de 12,3" est compatible Apple CarPlay/Android Auto et l'équipement de série est très riche: cruise control adaptatif, sièges avant électriques et chauffants, chargeur smartphone sans fil, caméra 360°, etc. La transmission intégrale comprend plusieurs modes: propulsion, 4x4 Auto à la demande et 4x4 avec gamme de vitesses courtes. Il y a aussi un blo-

cage du différentiel arrière. Le rapport prix/équipement est intéressant (ce Maxus coûte près de 12.000 € de moins qu'un Ford Ranger), mais quid de la valeur de revente?

TECHNIQUE

Moteur

Diesel : 215 ch

Consommation

(l/100 km)

9,1

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNE

Longueur maxi de chargement:

1,48 m

Largeur maxi de chargement:

1,51 m

MAXUS E-TERRON 9

À PARTIR DE
€ 64.129 €
HTVA

(102 kWh)



+ BIEN VU

- Technologie embarquée, performances, confort
- Garantie de 5 ans/160.000 km

- MAL VU

- Poids très élevé
- Très faible charge utile

CHARGE UTILE JUSQU'À

620 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE JUSQU'À

3.500 KG

Grand frère du T60 Max, cet e-Terron 9 joue dans une autre catégorie: il est 10 cm plus long (5,50 m) et carbure uniquement à l'électricité. Le modèle embarque deux moteurs: un à l'avant, l'autre à l'arrière, pour une cavalerie combinée de 442 ch/700 Nm. Malgré un poids à vide de 3 tonnes, ce pick-up pointe à 190 km/h et sprinte de 0 à 100 km/h en... 5,8 secondes, de quoi faire rougir quelques sportives! Et la suspension pneumatique (avec garde au sol variable) lui assure un confort de limousine. L'e-Terron est par contre

très faiblard en matière de charge utile... Bon point par contre: ce pick-up se dote sous le capot avant d'un grand frunk (236 litres). Le modèle intègre aussi des prises 230V et peut même charger des appareils extérieurs jusqu'à 6600 W. Ce pick-up présente un habitacle typé SUV, agréable à vivre et presque full équipé de série. L'énorme batterie LFP de 102 kWh offre une autonomie WLTP de 430 kilomètres et passe de 20 à 80% de charge en environ 45 minutes sur borne DC (puissance maximale de charge de 115 kW). Il faut par contre compter 12 h

pour une charge complète sur borne AC (max 11 kW). Côté tarif, le prix de ce pick-up est élevé dans l'absolu mais justifié au regard de la puissance et de la technologie embarquée.

TECHNIQUE

Moteur

442 ch

Capacité batterie

(utilisable)

102 kWh

Autonomie

(WLTP)

430

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNE

Longueur maxi de chargement:

1,56 m

Largeur maxi de chargement:

1,50 m

RAM 1500

À PARTIR DE
€ **71.366 €**
HTVA
(5.7 V8)



+ BIEN VU

- Confort (suspension pneumatique), habitabilité, équipements
- Caractère et puissance des moteurs

- MAL VU

- Gabarit peu adapté à l'Europe, consommation très élevée
- Freins peu durants

CHARGE UTILE JUSQU'À	MASSE TRACTABLE FREINÉE JUSQU'À
1.000 KG	3.500 KG

Outre les nombreux importateurs parallèles, le Ram est introduit officiellement en Europe par le groupe KW Auto et distribué officiellement en Belgique par les groupes Leie auto's et VPF Motor, qui disposent de plusieurs concessions. Ce pick-up étire sa tôle sur 5,92 mètres de long et à bord, c'est le grand luxe: toit ouvrant panoramique, système multimédia compatible avec AppleCarPlay et AndroidAuto, vitrage acoustique, colonne de direction et pédalier réglables électriquement, etc. L'habitabilité arrière est gigantesque et la banquette peut même être chauffante et réfrigérée. Sous le capot, on a le choix

entre le 5.7 V8 HEMI atmosphérique de 395 ch/556 Nm ou le 6-cylindres 3 litres suralimenté à essence, fort de 420 ch/636 Nm ou de... 540 ch/706 Nm (!), associé à l'excellente boîte automatique ZF à 8 rapports. Un beau mariage, dont on apprécie la bande-son. Mais le réservoir s'assèche vite! L'installation LPG optionnelle n'est pas un luxe... En action, le Ram plonge au freinage, prend du roulis en courbe et se cabre à l'accélération, mais sans être ridicule pour un pick-up. C'est surtout en conduite calme que l'on apprécie le mieux ce «truck», posé sur une suspension pneumatique très moelleuse. L'engin nous

incite à enfilier les «miles» coude à la portière, assis dans des canapés posés pratiquement à hauteur du toit des berlines... Le RAM 1500, c'est un petit bout d'Amérique (même un gros, en fait...).

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Essence : 395 ou 540 ch	de 13,7 à 14,8

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNE

Longueur maxi de chargement:	1,71 m
Largeur maxi de chargement:	1,69 m

TOYOTA HILUX

À PARTIR DE
€ **42.223 €**
HTVA
(Diesel, Double Cab)



Scannez le code QR et découvrez notre test sur **moniteur automobile.be**

+ BIEN VU

- Robustesse notoire, garantie 10 ans/185.000 km
- Existe en Diesel ou électrique

- MAL VU

- Transmission intégrale non permanente en Diesel
- Faibles capacités de charge de l'électrique

CHARGE UTILE JUSQU'À	MASSE TRACTABLE FREINÉE JUSQU'À
1.065 KG	3.500 KG

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)	Autonomie (km)
Diesel: 240 ch	de 9,8 à 10,0	de 255 à 257 km
Électrique: 196 ch		

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNE

Longueur maxi de chargement:	1,55 m
Largeur maxi de chargement:	1,54 m

Toyota a totalement renouvelé son Hilux courant 2026. Il s'agit déjà de la 9e génération du modèle, réputé pour sa robustesse et sa fiabilité en béton. Cette dernière génération n'est proposée chez nous qu'en double cabine et se décline pour la première fois en version totalement électrique bimotoeur. Cette dernière est plutôt chère (57.438 € HTVA) et sa batterie de 54 kWh n'offre que 257 km d'autonomie WLTP. Comptez encore moins dans la réalité... Sur bitume, cette version électrique est plus confortable (pont arrière de Dion) et plus stable (trans-

mission intégrale permanente) que la Diesel, mais nettement moins costaud, avec une charge utile de 715 kg et un poids remorquable de 1.600 kg, contre respectivement 1.065 kg et 3.500 kg pour la version 2.8 Diesel (qui dispose d'une microhybridation 48V avec moteur électrique de 12 ch pour assister le bloc thermique). La version Diesel est aussi plus efficace en tout-terrain, grâce à sa gamme de vitesses courtes et son blocage de différentiel arrière. Plus de boîte manuelle au programme: le moteur Diesel est associé d'office à une boîte

automatique à 6 rapports. La planche de bord s'inspire de celle du dernier Land Cruiser, avec écran central de 9 ou 12,3".



CHARGE UTILE JUSQU'À

1.061 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE JUSQU'À

3.500 KG

Si le VW Caddy donne son corps au Ford Tourneo Connect, le pick-up Amarok, lui, est un clone du Ford Ranger. Échange de bons procédés. VW a bien sûr relooké la bête, dehors comme dedans, plaçant également son propre combiné d'instruments (Digital Cockpit). Au centre, on trouve un écran tablette de 12" avec GPS intégré de série. Livré uniquement en double cabine, l'Amarok reprend un moteur Diesel de chez Ford, l'excellent 3.0 V6 de 240 ch et 600 Nm de couple (le 2.0 Diesel n'est plus disponible), associé d'office à une agréable boîte automatique à 10 vitesses. Cet Amarok V6 est performant, avec un 0 à 100 km/h bouclé en 8,8 secondes.

Volkswagen fait par contre l'impasse sur le V6 à essence et le propulseur hybride plug-in qui sont proposés chez Ford. Tout comme le Ranger, l'Amarok dispose d'une transmission intégrale permanente, ce qui lui offre une tenue de route rassurante sur chaussée glissante. Ce pick-up s'équipe aussi d'une gamme de vitesses courtes et d'un blocage du différentiel arrière, ce qui lui assure de très bonnes prestations en tout terrain. Costaud et réussi, l'Amarok n'est bien sûr pas vendu à bas prix: le tarif est même plus élevé que celui de son donneur d'organes, le Ford Ranger. Heureusement, l'équipement de série est complet.

+ BIEN VU

- Pick-up abouti, costaud et agréable
- Transmission intégrale permanente rassurante

- MAL VU

- Gamme moins large que celle du cousin Ford
- Prix élevé

TECHNIQUE

Moteur
 Diesel : 240 ch

Consommation
 (l/100 km)
 de 10,2 à 10,7

CAPACITÉS ET DIMENSIONS DE LA BENNE

Longueur maxi de chargement:
 Largeur maxi de chargement:

1,64 m
1,58 m



**BRANCHEZ-VOUS SUR LA
NOUVELLE SAISON DE **FLEET.TV**
A PARTIR DU 26 SEPTEMBRE**

**CHAQUE DERNIER ET
PREMIER WEEK-END
DU MOIS SUR **TRENDS Z****

**OU À VOTRE RYTHME
SUR **YOUTUBE & FLEET.BE****

SUBSCRIBE

CONNECT

FLEET.TV Trends Z



5 ANS DE GARANTIE
+
ANS D'ENTRETIEN
+
ANS DE RÉPARATIONS*

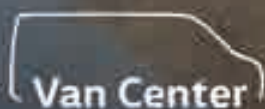


La précision jusque
dans les finitions,
vous pouvez en être fier.

Comptez sur le Volkswagen Crafter, fier partenaire du bon boulot.
Découvrez-le dans votre Volkswagen Van Center
et sur volkswagen-utilitaires.be



**Commercial
Vehicles**



D'ailleurs, devenez membre de la sécurité.
Informations supplémentaires : 02 203 2004 - volkswagen-utilitaires.be
Volkswagen Automotive Sales, Volkswagen Commercial Vehicles, Impasse
Thomas Sandtström 1, 1350 Louvain-la-Neuve A39-1015 KaNardi

*5 ans de garantie, 3 ans d'entretien et des réparations pour votre véhicule commercial Volkswagen et ses accessoires. Cette offre est réservée aux clients professionnels. Le service d'entretien est réservé aux clients professionnels. Les conditions d'entretien sont disponibles sur volkswagen-utilitaires.be. L'offre est réservée aux clients professionnels. Les conditions d'entretien sont disponibles sur volkswagen-utilitaires.be.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de ProduPress SA.