

UTILITAIRES LÉGERS

GUIDE D'ACHAT

2025



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

€ 9,90

fleet.be

moniteurautomobile.be

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 PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ. ford.be

Produpress S.A.

Avenue Herrmann-Debroux, 54
1160 Bruxelles
&
Effective Media N.V.
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, Steven Appelmans, Sacha Benazzi,
Laurent Blairon, Xavier Daffe, Hans Dierckx,
Thibault Jacques, Klaas Janssens,
Frédéric Kevers, Grégory Livis,
Olivier Maloteaux, Werner Van Kerckhoven

Images:

Constructeurs

Concept:

ITO Creative Consultancy

Couverture:

Peter Meyskens

Direction artistique:

Peter Meyskens

Mise en page :

Mojoville

Chef de production:

Bert Baekelandt

Publicité:

Frank De Brauer, Nicolas Van Frausum

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



moniteurautomobile.be



fleet.be/guide-dachat-utilitaires-legers-2025

Édito

Le tour du marché des utilitaires légers

Le marché des utilitaires légers est vaste et varié. Il est également en croissance, avec plus de 10% de hausse depuis le début de l'année, alors que dans le même temps, les ventes de voitures particulières étaient en régression. Le secteur s'attend cette année à vendre environ 70.000 utilitaires légers neufs en Belgique.

Pour vous présenter au mieux ce marché, Le Moniteur Automobile, le magazine automobile belge de référence, s'est associé à Effective Media, spécialiste des flottes via son site FLEET.be. Nous ne traitons ici que des utilitaires légers (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).

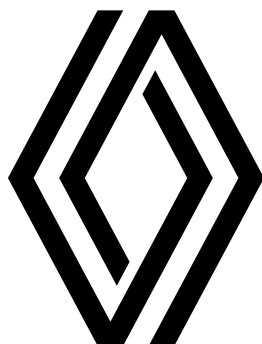
Vous trouverez dans les pages qui suivent une description détaillée de tous les modèles du marché (fourgonnettes, fourgons compacts, grands fourgons et pick-up), avec leurs caractéristiques techniques, leur prix et leur coût global d'utilisation (TCO).

Ce marché reste actuellement très peu électrifié: les modèles totalement électriques ne représentent qu'environ 4% des immatriculations d'utilitaires neufs. Car les modèles thermiques (à essence et Diesel) restent nettement moins chers à l'achat et pas plus coûteux en taxes que les électriques... Mais l'offre électrifiée s'étoffe et nous avons décidé de traiter les modèles totalement électriques dans des pages à part, pour mieux les mettre en lumière. Bonne lecture et bon choix!

Olivier Maloteaux

SOMMAIRE

Nouveautés: les modèles attendus	6
La fiscalité des utilitaires légers	8
Les fourgonnettes thermiques	16
Les fourgonnettes électriques	30
Les fourgons compacts thermiques	37
Les fourgons compacts électriques	46
Les grands fourgons thermiques	52
Les grands fourgons électriques	63
Les pick-up	69



RENAULT VEHICULES UTILITAIRES SERIE EXCLUSIVE PRO+ EDITION

équipée pour optimiser le quotidien des professionnels. avec des technologies avancées et des fonctionnalités pratiques, chaque modèle est conçu pour maximiser votre productivité tout en garantissant un confort optimal.
disponible sur Renault Kangoo Van, Trafic Van et Master

plus d'infos





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

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

photo à titre illustratif, diffère de la version décrite. annonceur : Renault Belgique Luxembourg s.a. (importateur), chaussée de mons 281, 1070 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.

professionnels.renault.be

NOUVEAUTÉS

Bientôt dans les show-rooms

Voici un petit point des grandes tendances à venir sur le marché de l'utilitaire léger et une sélection des nouveautés qui débarqueront bientôt dans les show-rooms.



Iveco (Super)Jolly

IVECO complète sa gamme d'utilitaires légers électriques avec deux nouveaux modèles développés sur une base Stellantis: l'eJolly et l'eSuperJolly. L'eJolly (2,8 à 3,2 tonnes de PTAC), cousin du Citroën ë-Jumpy & Cie, est conçu pour les livraisons de proximité, avec une puissance de 136 ch, jusqu'à 352 km d'autonomie et une charge utile jusqu'à 1.175 kg. Quant au plus grand eSuperJolly (3,5 à 4,25 tonnes), il affiche une autonomie jusqu'à 420 km, 1,4 tonne de charge utile et 17 m³ de volume de chargement. Il embarque un moteur de 272 ch et une batterie de 110 kWh. Les livraisons du eSuperJolly débiteront au premier trimestre 2026, celles de l'eJolly au second trimestre.



BYD E-Vali

Déjà présent sur le marché européen avec ses voitures électriques, BYD envisage d'y lancer le E-Vali, un grand fourgon 100% électrique. Disponible en version 3,5 ou 4,25 tonnes, il affiche des dimensions généreuses (jusqu'à 7 m de long) et propose un volume de chargement maximal de 17,9 m³ pour une charge utile de 1.450 kg. Il se positionne ainsi face aux Master et Transit, notamment. Un bémol, toutefois: une autonomie limitée à 220-250 km.

Mercedes Vision V

À partir de 2026, Mercedes Benz Vans inaugurera une nouvelle architecture modulable pour ses véhicules utilitaires et de transport de personnes: VAN.EA pour l'électrique, et VAN.CA pour les motorisations thermiques. Le concept Vision V, exposé à Shanghai il y a quelques mois, n'est pas un futur Vito, mais une limousine luxueuse développée sur cette plateforme modulable. Plus anguleuse que ses homologues utilitaires, elle préfigure une gamme séparée de modèles haut de gamme destinés aux VIP et navettes de prestige.



Renault Trafic, Goélette, Estafette

Renault va lancer trois nouveaux utilitaires 100% électriques: Trafic, Goélette et Estafette. Reposant sur une plateforme commune, ils proposent des niveaux d'autonomie, de volume et de charge utile adaptés à différents profils d'usage. Ces noms ne sont pas choisis au hasard: le Trafic est un modèle bien connu des artisans, tandis que la Goélette et l'Estafette évoquent des utilitaires Renault mythiques des années 50 à 70.

Le Trafic E-Tech electric conserve des dimensions compactes (hauteur inférieure à 1,90 m) facilitant l'accès aux parkings souterrains. La Goélette E-Tech electric, disponible en châssis cabine, fourgon ou benne, s'adresse aux métiers techniques, avec carrosseries personnalisées et charge utile jusqu'à 1,4 tonne. L'Estafette E-Tech electric est pensée pour les livraisons urbaines: elle permet de se tenir debout à l'intérieur (hauteur 2,60 m), dispose d'un large volume utile et introduit des portes latérales à galandage pour faciliter les arrêts fréquents. Un rideau arrière peut remplacer les portes battantes. Les trois modèles offriront deux tailles de batterie, avec jusqu'à 350 ou 450 km d'autonomie. Commercialisation en 2026.



CITROËN PROFESSIONAL RANGE



À PARTIR DE
179 €/MOIS HTVA*
En renting financier

VERSIONS ÉLECTRIQUES DISPONIBLES

 **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

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

Citroën choisit TotalEnergies. Informations environnementales (A.R. 19/03/2004) : citroen.be.
Contactez votre point de vente pour toutes les informations concernant la fiscalité de votre véhicule.
E.R. : Laurent Barria - Stellantis Belux NV - 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.

*Offre en Renting Financier pour un Berlingo Van Taille M Light 1.2 Turbo 110 S&S BVM6, sur base d'une durée de 60 mois et de 100.000 km. Prix de vente : 18 918,00 € HTVA. Loyer mensuel de 179,00 €, moyennant un 1er loyer majoré (optionnel) de 3 447,68 € et une option d'achat de 8 940,00 HTVA, remise(s) déduite(s). Le Renting financier est exclusivement à usage professionnel. Tous les prix s'entendent hors TVA. Sous réserve d'erreurs ou de changements de prix. Offre valable du 01-09-2025 au 30-09-2025 inclus. Proposition de Renting Financier faite par Stellantis Financial Services Belux S.A. (prêteur), avenue du Bourget 20-1 à 1130 Bruxelles, Belgique, RPM: Bruxelles, n° BCE 0417.159.386, tel. : +32 (0)2/370 77 11, IBAN : BE86 3100 0100 5250, BIC : BBRU BE BB, adresse e-mail : services4you@stellantis-finance.com, sous réserve d'acceptation du dossier.



CITROËN

FISCALITÉ

Quelles taxes pour les utilitaires légers?

Les utilitaires légers obéissent à des régimes spécifiques selon les Régions et usages. Petit tour d'horizon.



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 et la masse maximale 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).

Quelles taxes?

En Flandre, en Wallonie ou à Bruxelles, l'utilitaire léger (camionnette et pick-up 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 et varie selon les Régions. En Wallonie et à Bruxelles, le montant est déterminé par la masse maximale autorisée (MMA) du véhicule (148,76 € pour une MMA de 3.500 kilos). En Flandre, le calcul prend en compte la MMA et les émissions de CO₂ (simulateur sur le site vlaanderen.be).

Quel taux de déductibilité?

Dans le cadre d'un usage professionnel, les utilitaires sont entièrement déductibles (jusqu'à 100%), qu'ils soient «thermiques» ou électriques. Cette règle s'applique également aux frais associés: carburant, leasing, assurance, entretien, etc. Et la TVA de 21% peut aussi être entièrement récupérée.

Les pick-up, toujours avantageux pour les particuliers?

Depuis le 1^{er} janvier 2022 en Wallonie, le 1^{er} janvier 2023 en Flandre et le 1^{er}

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, avec à la clé des TMC et taxes de circulation souvent élevées.

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

Utilitaires et zones à faibles émissions (LEZ)?

Les utilitaires légers sont soumis aux mêmes règles que les voitures dans les LEZ (Bruxelles, Anvers et Gand).



COMMENT A-T-ON CALCULÉ LE TCO?

Le coût total de possession, également appelé «Total Cost of Ownership» (TCO) en anglais, est un indicateur évaluant le coût global d'utilisation d'un véhicule tout au long de son cycle de vie. Cela intègre le coût d'acquisition, les frais énergétiques, le poste pneumatique ainsi que les dépenses pour l'entretien, la sinistralité, etc. Pour certains modèles de ce guide, selon les informations disponibles, notre partenaire EuroFleet Consult a fourni un calcul TCO à partir d'un loyer de leasing mensuel fourni par J&T Autolease, sur la base d'un contrat de 60 mois et 25.000 kilomètres/an. Les autres paramètres: taux d'imposition des sociétés à 53%, un prix de 1,74 euro/litre pour le Diesel, 1,63 euro/litre pour l'essence et 0,31 euro/kWh pour l'électricité. Nous avons opté pour le TCO 3 qui tient compte non seulement de l'ensemble des dépenses liées au véhicule (y compris les dépenses non admises), mais aussi de l'avantage fiscal dont vous bénéficiez du fait de la déductibilité (d'une partie) des dépenses liées au véhicule.



Paré pour chaque job. Le nouveau Transporter.

Jusqu'à 1,3T de charge utile,
2,8T de capacité de remorquage,
7,6m³ de volume de chargement,
3m de longueur de chargement,
1,3m de hauteur de chargement,
disponible en 3 motorisations:
Diesel, PHEV et 100% électrique
et 5 ans de garantie.

Ça, c'est la démonstration
de sa polyvalence.

Venez le découvrir
et demandez une offre
personnalisée dans tous
les Volkswagen Van Centers.



Stellantis Pro One: leader des **utilitaires** adaptés à vos besoins

Stellantis Pro One, la division de Stellantis dédiée aux véhicules utilitaires, renforce sa position de leader en annonçant le lancement du Cargo Box BEV, son utilitaire 100% électrique le plus performant. Cette nouveauté marque un tournant stratégique dans le développement de la mobilité professionnelle durable, en s'appuyant sur le site d'Atessa (Italie), référence européenne en matière de production de grands utilitaires.

Conçu pour offrir à la fois puissance, capacité et autonomie, le nouveau Cargo Box BEV se distingue comme un modèle de performance dans l'univers des véhicules utilitaires légers (VUL). Il propose un volume de chargement généreux de 18,3 m³ avec des dimensions intérieures pensées pour l'optimisation logistique: 4,23 mètres de long, 2,03 mètres de large et 2,15 mètres de haut. Et pour les besoins les plus intensifs, une configuration L4 élargit la capacité jusqu'à 20,5 m³ avec une longueur de chargement de 4,50 mètres.

Sous le capot, ce modèle 100% électrique ne fait aucun compromis: puissance de 200 kW (270 ch), couple de 410 Nm, et une batterie haute capacité de 110 kWh garantissant jusqu'à 323 km d'autonomie selon le cycle WLTP. Idéal pour les professionnels en quête de solutions fiables, sans émission et sans interruption.

Recharge accélérée: une innovation au service de la disponibilité

Le Cargo Box BEV inaugure également une nouvelle génération de recharge grâce à l'intégration de série du chargeur 22 kW en courant alternatif. Ce système

réduit de moitié le temps de charge traditionnel, permettant une charge complète en seulement six heures contre onze auparavant. Un avantage concret pour les entreprises, qui peuvent compter sur des véhicules pleinement opérationnels chaque matin.

Atessa: une usine modèle à l'échelle européenne

Implantée dans la région des Abruzzes, l'usine d'Atessa est un joyau industriel. Inaugurée en 1981, elle a depuis produit plus de 7,5 millions de véhicules et s'impose comme la plus grande unité de fabrication d'utilitaires en Europe. Avec 1,2 million de mètres carrés et 15 km de lignes d'assemblage, le site est capable de livrer plus de 2.500 configurations différentes (14 motorisations, 4 types de transmissions, 300 options disponibles et 8 volumes de fourgons). Quelque 80% de la production est exportée dans 75 pays, démontrant l'envergure et l'excellence du site italien, fer de lance de la stratégie mondiale de Stellantis Pro One. La modernisation constante de ses équipements, notamment les cabines de peinture et la gestion énergétique, illustre l'engagement du groupe pour une industrie responsable et performante.

«Le lancement du Cargo Box BEV confirme la trajectoire d'excellence de cette usine, dédiée à répondre de manière rapide et proactive aux besoins de nos clients professionnels, selon les principes d'efficacité, de qualité maximale et de rapidité de mise sur le marché.»

CustomFit: l'usine qui s'adapte à vos besoins

Le programme Stellantis CustomFit, intégré directement à la production, permet d'offrir des véhicules sur mesure, adaptés aux besoins spécifiques de chaque métier. Que ce soit pour des artisans, des entreprises de logistique ou des collectivités, les conversions sont réalisées sur place, selon les standards les plus élevés de qualité, de sécurité et de conformité. Grâce à un réseau mondial de plus de 550 partenaires certifiés, Stellantis peut également proposer des transformations





externes tout en assurant une garantie constructeur de deux ans, identique à celle des véhicules qui sortent d'usine. En 2024, cette stratégie a porté ses fruits: +25% de conversions via les partenaires, doublement du nombre d'unités personnalisées en interne, et +35% de ventes de véhicules transformés en Europe.

Mais Stellantis Pro One ne se limite pas aux professionnels. Il est aussi leader incontesté du marché des véhicules de loisirs (camping-car et autres motorhomes) en Europe, avec une part de marché supérieure à 50%. Le Fiat Ducato, base préférée des constructeurs de camping-cars depuis 17 ans consécutifs, incarne cette domination. Il est désormais décliné en version 100% électrique, offrant aux amateurs de voyages une solution à la fois silencieuse, respectueuse de l'environnement et totalement autonome. L'innovation va même plus loin avec le système BacktoBack, une solution ingénieuse développée pour relier deux cabines indépendantes et les transporter

«Tous les aménagements réalisés par notre réseau mondial bénéficient de la même garantie que les véhicules sortant de l'usine. C'est une promesse de qualité et de fiabilité que nous sommes fiers d'assurer.»

ensemble, réduisant ainsi les coûts logistiques et l'impact environnemental.

Des solutions pensées pour aujourd'hui et pour demain

Dans un monde où les entreprises attendent des solutions de mobilité flexibles, connectées et durables, Stellantis Pro One répond présent. Son ambition est claire: être «Fit for Mission», autrement dit parfaitement aligné avec les exigences de chaque client. Cela passe par une offre complète de services, un réseau de distribution dense (plus de 20.000 points de vente et de service dans le monde), et des solutions sur mesure combinant performance, électrification, connectivité et personnalisation.

Une stratégie d'avenir portée par une vision claire

Anne Abboud, Head de Stellantis Pro One, résume l'esprit de cette dynamique industrielle: «Le lancement du Cargo Box BEV confirme la trajectoire d'excellence de cette usine, dédiée à répondre de manière rapide et proactive aux besoins de nos clients professionnels, selon les principes d'efficacité, de qualité maximale et de rapidité de mise sur le marché.» De son côté, Arnaud Leclerc, Global Head de Stellantis CustomFit, souligne l'importance du travail collaboratif avec les partenaires agréés: «Tous les aménagements réalisés par notre réseau mondial bénéficient de la même garantie que les véhicules sortant de



l'usine. C'est une promesse de qualité et de fiabilité que nous sommes fiers d'assurer.»

Vers une électrification globale et inclusive

Le Cargo Box BEV s'inscrit dans une stratégie plus large de transition énergétique. En misant sur l'électrification de toute sa gamme, Stellantis Pro One vise une empreinte carbone réduite, sans renoncer à la puissance, ni à la polyvalence. L'inclusion de modèles électriques pour les utilitaires comme pour les véhicules de loisirs traduit une volonté: accompagner chaque type d'utilisateur dans son passage à la mobilité zéro émission.

Stellantis Pro One, au cœur de la transformation du véhicule utilitaire

Stellantis Pro One ne se contente pas d'innover: il transforme en profondeur l'écosystème du véhicule utilitaire. Entre performance technique, excellence industrielle, personnalisation à grande échelle et engagement environnemental, la marque s'impose comme un



acteur incontournable de la mobilité professionnelle et récréative. Le lancement du Cargo Box BEV à Atessa en est la preuve éclatante: l'avenir du transport utilitaire est électrique, flexible et taillé sur mesure. Une vision ambitieuse, qui place Stellantis Pro One en tête de la transition industrielle en Europe... et bien au-delà.

INTERVIEW - OLIVIER GELAS, MANAGING DIRECTOR KIA BELUX

Kia, nouvel architecte du paysage utilitaire?

Kia fait son retour dans le segment des véhicules utilitaires avec le lancement du PV5. Olivier Gelas, Managing Director de Kia Belux, explique l'impact de ce projet en Belgique, les caractéristiques du PV5 et les perspectives pour la gamme utilitaire.

Kia se lance, ou plutôt revient dans le segment des utilitaires...

Ce retour marque une nouvelle étape. Nous lançons une unité commerciale dédiée, avec le PV5 comme premier modèle, d'abord en Europe, puis sur d'autres marchés. Ce n'est pas une simple adaptation d'un produit existant, mais une nouvelle gamme conçue pour répondre aux besoins des professionnels, avec un focus sur l'électrification.

Comment ce projet a-t-il affecté l'organisation de Kia en Belgique?

Depuis plus de deux ans, nous préparons ce lancement. Une équipe dédiée a été constituée, dirigée par Jean-François Mailleux, qui gère les flottes et les utilitaires. Nous avons recruté deux personnes: Anton Snoeys, responsable produit, et Kristof Marres, chargé de la stratégie commerciale. Ce projet impacte toute la chaîne de valeur, du stockage au

transport, car les utilitaires exigent une logistique différente des voitures particulières.

Et le réseau de concessionnaires?

Nous avons créé 20 centres Kia PBV (Purpose-Built Vehicles) dédiés aux utilitaires. Ces centres disposent de vendeurs formés et d'équipements adaptés, notamment pour les modifications de carrosserie. La version passager du PV5, un monospace électrique, sera vendue dans tout notre réseau, car elle cible une clientèle différente, principalement familiale, contrairement aux utilitaires destinés aux professionnels.

Ne créez-vous pas, en quelque sorte, un nouveau segment avec ce PV5?

C'est un peu ça, oui. Le PV5 se positionne en effet entre les segments C (3-4 m³ comme le Ford Transit Courier) et D (5-6 m³ comme le Ford Transit Custom).

C'est un véhicule 100% électrique avec une autonomie de 416 km, supérieure à celle de concurrents comme le Citroën Berlingo ou le Renault Kangoo (250-300 km). Il offre une charge utile de 750 kg, une capacité de remorquage d'une tonne et une batterie testée pour un usage intensif, avec un nombre de cycles de recharge deux à trois fois supérieur à celui des voitures. Il est assorti d'une garantie de 7 ans.

Comment le PV5 a-t-il été reçu au Salon de Bruxelles?

Il a suscité un vif intérêt. Son design a surpris par son style distinctif, loin des utilitaires classiques. La garantie de 7 ans et les performances électriques ont également été bien accueillies. Plusieurs grandes entreprises ont signé des accords-cadres avant la finalisation des spécifications, témoignant d'un intérêt marqué.

Comment Kia a-t-elle identifié les besoins des clients professionnels?

Nous avons consulté nos clients, notamment via nos relations avec les gestionnaires de flottes, pendant deux ans. Ces discussions ont porté sur leurs besoins spécifiques et leur transition vers l'électrification. Bien que les utilitaires élec-



Olivier Gelas, Managing Director de Kia Belux

«Avec le PV5, Kia crée en quelque sorte un nouveau segment, entre le C et le D.»



Le PV5 en 2025, le PV7 en 2027 et le PV9 en 2029...

triques soient moins répandus que les voitures, les gestionnaires de flottes prévoient une adoption croissante d'ici 2030. Nous avons aussi collaboré avec des carrossiers locaux et internationaux pour proposer des adaptations comme des étagères, des planchers ou des protections, en particulier pour le PV5.

Quels sont les objectifs de Kia pour le lancement du PV5?

Les premières livraisons sont prévues pour octobre 2025, avec un objectif de 1.000 commandes initiales. La version passager est proposée entre 37.700 € et 45.300 € (TVA incluse), et la version utilitaire démarre à 32.250 €. Ces prix sont compétitifs par rapport aux offres actuelles.

Quels sont les plans pour la gamme utilitaire à l'avenir?

Après le PV5, nous lancerons le PV7 en 2027, avec un volume de 6-7 m³ et le PV9 en 2028 ou 2029, destiné aux gros volumes. Un modèle plus compact, le PV1 (environ 5 m³), est à l'étude, mais son arrivée en Europe dépendra de la demande et des réglementations. La plateforme modulaire «skateboard» du PV5 permet de produire différentes configurations, comme des châssis-cabines, tout en optimisant les coûts en usine.

Comment travaillez-vous avec les carrossiers locaux?

Nous collaborons avec des carrossiers belges, comme Peeters et Trapmann,

pour proposer des transformations sur mesure, comme des rampes arrière. Un catalogue d'options ex-usine, incluant des protections en polyéthylène pour le plancher et les parois, est en cours de finalisation. Cette approche combine solutions locales et standards d'usine pour répondre aux besoins des clients.

Quelles sont les prochaines déclinaisons prévues pour le PV5?

En 2026, nous lancerons une version passager 7 places du PV5 et une version compacte (empattement court, hauteur réduite). Une version L2H2 suivra fin 2026, avec des évolutions techniques. Notre gamme restera resserrée pour éviter une multiplication de variantes, tout en couvrant les besoins essentiels des clients.



Le PV5 affiche, notamment, une autonomie de 416 km.



VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

916 KG

Lancé en 2018, le Berlingo troisième du nom partage sa base technique (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. Extérieurement, on note le nouveau logo posé sur une face avant plus verticale. À bord, le Berlingo nous installe dans des sièges Advanced Comfort plus moelleux que ceux de ses cousins et on a devant les yeux des compteurs numériques. 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, avec pilotage via commandes au volant. Un écran central tactile de 10" est également disponible, ainsi qu'un rétroviseur central digital

restituant la vue de deux caméras: arrière et latérale droite.

Sous le capot, outre la version électrique traitée dans une rubrique à part, on a le choix entre le bloc 3-cylindres 1.2 à essence de 110 ch 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 du passager peut aussi s'escamoter pour le transport d'objets longs (option cabine Extensio).

+ BIEN VU

- Charge utile intéressante
- Meilleurs sièges que ses «cousins» techniques

- MAL VU

- Boîte automatique 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 6,4 à 7,7
de 5,2 à 6,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement
Largeur entre passages de roues
Hauteur de chargement
Masse tractable freinée

Jusqu'à 3,44 m
1,23 m
1,27 m
Jusqu'à 1.350 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :



GAMME FIAT PROFESSIONAL TRAVAILLEURS NÉS



**DÉCOUVREZ LE NOUVEAU DOBLÒ
À PARTIR DE 119 € / MOIS HTVA
EN RENTING FINANCIER**

FIAT
PROFESSIONAL

Offre en Renting Financier pour une Doblò Easy Pro Van L1 Light 1.2 110 S&S MT, sur base d'une durée de 60 mois et de 100.000 km. Prix de vente : 16 599,00 € HTVA. Loyer mensuel de 119,00 €, moyennant un 1er loyer majoré (optionnel) de 4 684,48 € et une option d'achat de 8 240,00 HTVA, remise(s) déduite(s). Le Renting financier est exclusivement à usage professionnel. Tous les prix s'entendent hors TVA. Sous réserve d'erreurs ou de changements de prix. Offre valable du 01-09-2025 au 30-09-2025 inclus. Proposition de Renting Financier faite par Stellantis Financial Services Belux SA (prêteur), avenue du Bourget 20-1 à 1130 Bruxelles, Belgique, RPM: Bruxelles, n° BCE 0417.159.386, tel. : +32 (0)2/370 77 11, IBAN : BE86 3100 0100 5250, BIC : BBRU BE BB, adresse e-mail : services4you@stellantis-finance.com, sous réserve d'acceptation du dossier.

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

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

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

Photos à titre illustratif et non-contractuelles. Les véhicules illustrés ne correspondent pas à l'offre indiquée.

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



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.



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). La face avant est ici spécifique, avec une fine calandre portant le nom de la marque écrit en toutes lettres. Comme les autres modèles de cette grande famille de fourgonnettes, le Doblò se décline en deux longueurs différentes (4,40 ou 4,75 m), la plus grande offrant un volume utile particulièrement généreux, surtout si vous optez pour l'option Magic Cargo, comprenant une cloison amovible permettant de char-

ger 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 tryclindre 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: Asphalté, Neige, Sable, Boue et ESP OFF, pour mieux s'adapter à toutes les situations du terrain.

+ BIEN VU

- Prix de base concurrentiel
- Agrément de conduite, charge utile intéressante

- MAL VU

- Boîte automatique 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 6,4 à 7,7
de 5,2 à 6,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement
Largeur entre passages de roues
Hauteur de chargement
Masse tractable freinée

Jusqu'à 3,44 m
1,23 m
1,27 m
Jusqu'à 1.350 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À

2,91 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

845 KG

Lancé en 2023, cette deuxième génération de Ford Transit Courier a fortement grandi, mais reste néanmoins la plus petite des fourgonnettes du marché du neuf. Avec ses 4,34 mètres de long, soit à peine plus qu'une VW Golf, ce Courier se faufille aisément en ville. Et malgré sa petite taille, cette Ford peut embarquer deux euro-palettes dans sa soute. Une trappe dans la cloison permet de faire passer la longueur utile de 1,80 à 2,60 m. Par contre, 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 sérieux 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 automatique uniquement sur Ecoboost 125
- Porte arrière droite en option

TECHNIQUE

Moteur

Essence - de 100 à 125 ch
Diesel - 100 ch

Consommation
(l/100 km)
de 6,5 à 7,3
de 5,1 à 5,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement
Largeur entre passages de roues
Hauteur de chargement
Masse tractable freinée

Jusqu'à 2,60 m
1,22 m
1,26 m
Jusqu'à 1.100 kg

Un essai ou un devis ?
Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À

3,7 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

792 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 (en fait, la banquette devient cloison, et inversement).

Mais elle n'est pas considérée fiscalement comme VU... Sous le capot, on retrouve des moteurs Volkswagen. 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). Chose rare dans le segment, ce Diesel 122 ch est également disponible avec une transmission intégrale (avec boîte manuelle uniquement dans ce cas). Pas de version full électrique ici, mais une intéressante alternative hybride plug-in, associant un 1.5 à essence et un moteur électrique, dont la grosse batterie promet une autonomie de 118 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)
- Transmission intégrale disponible

- MAL VU

- Longueur de charge maxi (pas de cloison avant amovible)
- Charge utile réduite (surtout en PHEV: 702 kg)

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Hybride plug-in (PHEV) - 150 ch	0,5
Diesel - 102 ou 122 ch	de 5,5 à 6,2

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)	

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :



OPEL GAMME VÉHICULES UTILITAIRES

PARTENAIRE DE VOS AMBITIONS



COMBO

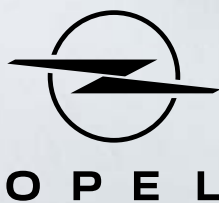


VIVARO



MOVANO

A PARTIR DE **179€/MOIS HTVA***
EN RENTING FINANCIER



Informations environnementales [A.R. 19/03/2004] : www.opel.be



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.



0.0-7.2 l/100 km



0-191 g/km (WLTP)



22.0-29.4 kWh/100 km

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.

*Offre en Renting Financier pour un Combo Cargo L1H1 Light 1.2 Turbo 110 S/S MT6, sur base d'une durée de 60 mois et de 100.000 km. Prix de vente : 18 918,00€ HTVA. Loyer mensuel de 179,00 €, moyennant un 1er loyer majoré (optionnel) de 3 447,68 € et une option d'achat de 8 940,00 HTVA, remise(s) déduite(s). Le Renting financier est exclusivement à usage professionnel. Tous les prix s'entendent hors TVA. Sous réserve d'erreurs ou de changements de prix. Offre valable du 01-09-2025 au 30-09-2025 inclus.

Proposition de Renting Financier faite par Stellantis Financial Services Belux S.A. (prêteur), avenue du Bourget 20-1 à 1130 Bruxelles, Belgique, RPM: Bruxelles, n° BCE 0417.159.386, tel. : +32 (0)2/370 77 11, IBAN : BE86 3100 0100 5250, BIC : BBRU BE BB, adresse e-mail : services4you@stellantis-finance.com, sous réserve d'acceptation du dossier.

MERCEDES CITAN

FOURGONNETTES



Cette Mercedes cache sous son étoile une base Renault, puisqu'il s'agit d'un clone technique du Kangoo. Le Citan est d'ailleurs produit en France, sur les mêmes chaînes de montage que le Kangoo (qui donne aussi son squelette au Nissan Townstar). Mais le constructeur allemand a apporté sa touche dans le but de rendre le modèle un brin plus chic. Dans la cabine, Mercedes a totalement redessiné la planche de bord et y a fixé son propre volant, doté de petits pavés tactiles (pas toujours faciles à manipuler...) comme sur les autres modèles de la marque. L'écran central est un peu plus petit que chez Renault (7" contre 8) mais commande un système mul-

timédia Mercedes plus perfectionné (MBUX). Le Citan existe en deux longueurs de carrosserie et offre un bel espace de chargement et une charge utile conséquente. Dommage par contre: pas de trace de l'ingénieux système «Sésame ouvre-toi» du Kangoo qui supprime le montant central droit (accès latéral record). Une exclusivité que Renault se réserve... Sous le capot, en plus d'un moteur électrique, on trouve du Diesel (1.5 litre Renault de 95/116 ch) et de l'essence (1.3 turbo Renault/Mercedes, 131 ch). Les Diesel 116 ch et l'essence peuvent profiter d'une boîte robotisée à double embrayage et 7 rapports (d'origine Getrag), agréable et bien étagée.

À PARTIR DE
€ 22.755 € HTVA
(L1 95 ch)

TCO **470,06 €**
TTC/PAR MOIS
(L1 - 95 ch)

+ BIEN VU

- Existe en essence, contrairement au Kangoo
- Boîte automatique disponible en essence et Diesel

- MAL VU

- Plus cher que les cousins Renault et Nissan
- Moins astucieux que le Kangoo

VOLUME UTILE JUSQU'À

3,62 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

994 KG

TECHNIQUE

Moteur

Essence - 131 ch
Diesel - 95 ou 116 ch

Consommation (l/100 km)

de 6,6 à 6,9
de 5,1 à 5,4

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement
Largeur entre passages de roues
Hauteur de chargement
Masse tractable freinée

de 1,81 à 2,17 m
1,24 m
1,26 m
Jusqu'à 1.500 kg

NISSAN TOWNSTAR VAN



La fourgonnette Nissan profite du savoir-faire Renault en matière d'utilitaires, puisqu'il s'agit d'un clone du Kangoo. Comme le Renault, le Townstar est produit dans l'usine française de Maubeuge et est proposé en deux tailles différentes (4,49 ou 4,91 m). Le volume de chargement est intéressant mais le Nissan est privé de cloison amovible et sa longueur de chargement totale est donc plus réduite que dans le Kangoo. La charge utile maximale est également un peu plus faible que celle du Renault. Et, pour ne pas que les deux cousins se roulent trop sur les pare-chocs, leur gamme de moteurs est totalement différente: contrairement au Kangoo, point de Diesel dans le Nissan qui reçoit par

contre un moteur à essence (indisponible dans le Kangoo), fort de 130 ch/240 Nm, associé au choix à une boîte manuelle ou automatique. Précisons que ce bloc à essence sophistiqué et agréable a été développé avec Mercedes. Une version électrique du Townstar est aussi proposée (voir rubrique dédiée). Côté chargement, le Renault Kangoo se réserve la fameuse fonction «Sésame ouvre-toi» qui supprime le montant central droit, indisponible sur le Nissan. Par contre, un point fort du Nissan est sa plus large garantie, avec une couverture de 5 ans/160.000 km, contre seulement 2 ans/kilométrage illimité pour le Renault Kangoo. Sur ce point (important...), la copie fait mieux que l'original...

À PARTIR DE
€ 26.050 € HTVA
(L1 DIG-T 130 ch)

TCO **451,33 €**
TTC/PAR MOIS
(L1 DIG-T 130 ch)

+ BIEN VU

- Garantie de 5 ans
- Existe en essence, contrairement au Kangoo

- MAL VU

- Prix élevé
- Pas de Diesel, contrairement au Kangoo

VOLUME UTILE JUSQU'À

4,3 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

845 KG

TECHNIQUE

Moteur

Essence - 130 ch

Consommation (l/100 km)

de 6,6 à 7,0

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement
Largeur entre passages de roues
Hauteur de chargement
Masse tractable freinée

Jusqu'à 2,23 m
1,25 m
1,21 m
1.500 kg



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. Avec le lifting, la planche de bord a également été redessinée, avec notamment un nouveau volant. On a aussi droit en option à un écran tactile de 10" pilotant un système multimédia à jour. La cabine est pratique et, comme ses cousins,

le Combo peut disposer d'un siège passager à assise relevable pour déposer de gros objets à côté du conducteur. 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.

+ BIEN VU

- Agrément général de conduite, charge utile
- Nombreuses possibilités d'équipement

- MAL VU

- Boîte automatique 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 6,4 à 7,7
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

[Un essai ou un devis ?](#)

Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

916 KG

La fourgonnette au lion fait base commune avec le Citroën Berlingo et ses cousins chez Fiat et Opel. Mais on trouve ici une calandre spécifique, redessinée suite au lifting de 2023 et arborant désormais la signature lumineuse à trois «griffes» de la marque. À bord aussi, le Partner a été rafraîchi et il cultive toujours sa différence par rapport à ses cousins: 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. Une architecture qui fait toujours débat en ce qui concerne la visibilité des cadrans, mais à laquelle Peugeot tient beaucoup et qui a au moins le mérite de l'originalité. 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 carrosserie (4,40 ou 4,75 m) avec un volume utile allant jusqu'à 4,4 m³ en version longue, cette dernière permettant d'enfourner des objets mesurant jusqu'à 3,44 mètres grâce à la cloison amovible avec 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.

+ BIEN VU

- Agrément général de conduite, charge utile
- Petit volant original mais...

- MAL VU

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

TECHNIQUE

Moteur

Essence - 110 ch
Diesel - de 100 à 130 ch

Consommation
(l/100 km)
de 6,4 à 7,7
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

[Un essai ou un devis ?](#)

Scannez ce code QR :





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 Kangoo troisième du nom existe depuis 2021 et donne son squelette aux Mercedes Citan 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 passager s'ouvrant à 90° et la fonction «Sésame ouvre-toi» (sur version L1 uniquement), qui supprime le montant central droit pour offrir un accès latéral record (ouverture de 1,45 m de larg !). Ajoutez à cela une cloison pivotante et un siège du passager esca-

motable, et vous pouvez (dé)charger les plus gros objets en toute facilité. Autre astuce : l'Easy Inside Rack optionnel, une galerie intérieure permettant de transporter en hauteur des objets longs pour libérer de l'espace au sol. 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 une belle gamme Diesel, avec trois puissances : 75, 95 ou 115 ch. On vous conseille les deux versions les plus puissantes, qui sont également les seules pouvant disposer d'une boîte automatique (robotisée à double embrayage et 7 rapports). Le Kangoo existe aussi en électrique.

+ BIEN VU

- Volume utile de référence en L2
- Option Sésame ouvre-toi unique et géniale !

- MAL VU

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

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - de 75 à 115 ch

Consommation
(l/100 km)
de 5,2 à 5,6

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement
Largeur entre passages de roues
Hauteur de chargement
Masse tractable freinée

Jusqu'à 3,55 m
1,25 m
1,21 m
1.500 kg

Un essai ou un devis ?
Scannez ce code QR :



PIAGGIO PORTER NP6

FOURGONNETTES

À PARTIR DE
€ 22.866 €
HTVA

TCO **NON COMMUNIQUÉ**



- + BIEN VU**
- Faible largeur, maniabilité en ville
 - Nombreuses possibilités d'aménagement arrière
- MAL VU**
- Usage urbain essentiellement
 - Pas de boîte automatique

VOLUME UTILE JUSQU'À
DÉPEND DE L'AMÉNAGEMENT

CHARGE UTILE JUSQU'À
1.640 KG

Lui, c'est l'intrus de cette catégorie... Ce n'est pas une vraie fourgonnette, mais un mini-camion de ville à roues arrière motrices. Le Porter est proposé en châssis-échelle, avec quatre empattements (longueur totale de 4,08 ou 4,68 mètres) et se distingue par sa largeur minuscule (1,64 mètre avec roues arrière simple et 1,72 avec roues jumelées !), ce qui en fait le roi des ruelles urbaines. Le robuste châssis en échelle peut supporter une charge utile allant jusqu'à 1.640 kilos avec les roues jumelées (pour une masse maximale autorisée de 2,8 tonnes). Un record dans la catégorie ! Le Porter se prête donc à tous les usages, pouvant supporter une benne, une caisse fermée, une nacelle pour du travail en hauteur jusqu'à 16 mètres ou

même une installation food truck avec cuisine. Lancé en 2021, cette deuxième génération du Porter est conçue sur base d'un modèle chinois (Foton Gratour V3), mais totalement redessiné et revu techniquement pour l'Europe par Piaggio, et produit en Italie. Le moteur n'est pas très performant : il s'agit d'un bloc 4-cylindres 1.5 litre de 106 ch à bicarburation essence/CNG (gaz naturel) ou essence/LPG (gaz de pétrole liquéfié). On vous conseille la version LPG, qui offre plus de charge utile et coûte moins cher en carburant que la CNG. Dans tous les cas, ce camion urbain est malheureusement privé de boîte automatique ; il n'a droit qu'à une boîte manuelle à 5 rapports. Une version électrique est prévue pour bientôt.

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Bicarburation LPG ou CNG - 92 ch au CNG, 102 ch au LPG et 106 ch à l'essence	n.c. (dépend de l'aménagement)

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	n.c. (dépend de l'aménagement)
Largeur entre passages de roues	n.c. (dépend de l'aménagement)
Hauteur de chargement	n.c. (dépend de l'aménagement)
Masse tractable freinée	Jusqu'à 1.200 kg

TOYOTA PROACE CITY

À PARTIR DE
€ 23.220 €
HTVA

TCO **468,42 €**
TTC/PAR MOIS
(L1 - 1.2 turbo 110 ch)



- + BIEN VU**
- Garantie exceptionnelle (10 ans/185.000 km)
 - Version longue à essence disponible
- MAL VU**
- Prix plus élevé que ses « cousins techniques »
 - Boîte automatique uniquement sur Diesel 130 ch

VOLUME UTILE JUSQU'À
4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À
1.000 KG

C'est le dernier larron du « club des 5 » utilisant la plateforme Stellantis dédiée aux fourgonnettes, partagée avec les Citroën Berlingo/Fiat Doblò/Opel Combo/Peugeot Partner. Toyota a signé un accord avec Stellantis pour pouvoir utiliser cette (bonne) base. Le Proace City est disponible en deux longueurs (4,40 ou 4,75 m) et a droit aux mêmes moteurs que ses cousins techniques, à savoir le trycylindre 1.2 turbo à essence de 110 ch (boîte 6 manuelle), le 1.5 Diesel de 100 ch (boîte manuelle) ou de 130 ch (boîte manuelle ou automatique à 8 vitesses), sans oublier la version électrique traitée dans la rubrique dédiée. Notons que le moteur à essence est ici aussi proposé sur la version longue (avec alors une charge utile jusqu'à 1 tonne), ce qui

n'est pas le cas chez Citroën, Fiat, Opel et Peugeot. Mais la plus grande force du Proace City, c'est sa très généreuse garantie, avec une couverture allant jusqu'à 10 ans. Concrètement, à l'expiration de la garantie d'usine de 3 ans ou 100.000 kilomètres, la garantie du véhicule est automatiquement prolongée d'un an si vous faites entretenir le véhicule par un concessionnaire Toyota. En faisant réviser votre voiture dans l'année, vous bénéficiez donc d'une année supplémentaire de garantie, et ce jusqu'à 10 ans ou 185.000 kilomètres. Bref, de quoi travailler l'esprit tranquille pendant longtemps. Et la garantie est cessible au nouveau propriétaire en cas de revente. Un atout de poids par rapport aux cousins de chez Citroën, Fiat, Opel et Peugeot.

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Essence - 110 ch	de 6,7 à 6,8
Diesel - de 100 à 130 ch	de 5,4 à 5,5

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



PEUGEOT PROFESSIONAL



**Jusqu'à 2 tonnes et 17 m³ de capacité
de chargement**

Plus de 20 systèmes d'aide à la conduite

PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies**

 Donnons priorité à la sécurité.  5,2–13,2l/100km  18–35,2kWh/100km  0–347g/km(WLTP)

Contactez votre point de vente pour toute information relative à la fiscalité 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 78 15 16 15



VOLUME UTILE JUSQU'À

3,7 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

739 KG

C'est déjà le 5e du nom dans la lignée. Le Volkswagen Caddy de dernière génération a débarqué à l'automne 2020 et donne depuis 2024 son squelette au Ford Transit Connect. La fourgonnette VW repose sur un châssis de berline (plateforme MQB, utilisée notamment par la Golf) et offre donc de belles qualités routières (tenue de route, confort). Le modèle existe en deux longueurs de carrosserie (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 assez terne mais le mobilier est solidement assemblé et semble fait pour durer. On vous conseille les sièges ergonomiques optionnels très confortables, certifiés 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, en l'occurrence un 1.5 litre de 115 ch. Cette fourgonnette existe aussi bien sûr en Diesel (102 ch à boîte manuelle ou 122 ch à boîte auto DSG) et même avec une transmission intégrale (Diesel 122 ch avec boîte manuelle dans ce cas). 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. Volkswagen 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 plug-in hybride)
- Transmission intégrale disponible

- MAL VU

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

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Essence - 115 ch	De 6,4 à 7,0
Hybride plug-in (PHEV) - 150 ch	0,5
Diesel - 102 ou 122 ch	de 5,3 à 6,4

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)

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :



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

Votre *partenaire* mobilité

**Achat ou leasing,
véhicule particulier ou utilitaire :
Nous nous occupons de tout, de A à Z.**

Van Mossel

CITROËN E-BERLINGO VAN

À PARTIR DE
€ 31.750 HTVA
(L1)
TCO 458,61 €
TTC/PAR MOIS (L1)



- + BIEN VU**
- Régénération efficace et réglable sur 3 niveaux
 - Meilleurs sièges que ses «cousins» techniques
- 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 **780 KG**

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 ch	50,8 kWh	330 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,44 m
Largeur entre passages de roue	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	750 kg

Valeur sûre du segment, le Citroën Berlingo se décline en version électrique, tout comme ses cousins techniques 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 100 kilos, bien qu'elle reste excellente face aux fourgonnettes électriques concurrentes. Le moteur développe 136 ch et un joli couple instantané de 270 Nm. Pour le lifting de 2023, le modèle a reçu une nouvelle batterie LFP (lithium-fer-phosphate) de 50,8 kWh, promettant une autonomie officielle de 330 kilomètres, dans

le meilleur des cas. Mais cette valeur théorique est comme toujours fort optimiste, surtout sur les grands axes, où la vitesse maxi est par ailleurs bridée à 130 km/h. Le lifting a aussi apporté avec lui des palettes derrière le volant pour gérer 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, qui permet de remplir totalement la pile en 5 heures environ. En DC, comptez au minimum 30 minutes pour une charge de 0 à 80% (puissance maxi de 100 kW). Une pompe à chaleur est proposée en option.

[Un essai ou un devis ?](#)
 Scannez ce code QR :



FIAT E-DOBLÒ VAN

À PARTIR DE
€ 31.750 HTVA
(L1)
TCO 461,82 €
TTC/PAR MOIS (L1)



- + BIEN VU**
- Charge utile pour la catégorie
 - Prise 220V pour brancher des appareils externes
- MAL VU**

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

VOLUME UTILE JUSQU'À **4,4 M³** CHARGE UTILE JUSQU'À **780 KG**

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 ch	50,8 kWh	334 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 3,44 m
Largeur entre passages de roue	1,23 m
Hauteur de chargement	1,27 m
Masse tractable freinée	750 kg

Faisant partie de la grande famille Stellantis, le Fiat Doblò est lui aussi proposé en version full électrique. Un seul ensemble motopropulseur au programme, comprenant un moteur de 136 ch et 270 Nm de couple alimenté par une batterie LFP de 50 kWh utilisables. Cette pile offre une autonomie théorique allant jusqu'à 330 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. Comme ses cousins, ce Fiat Doblò à pile est proposé en deux longueurs de carrosserie, la plus grande offrant jusqu'à 4,4 m³ de volume utile si vous char-

gez jusque dans la cabine en optant pour la cloison amovible optionnelle avec dossier de siège du passager rabattable. Spécificité Fiat, le Doblò électrique est livré avec la «Magic Plug», une prise électrique 220 V 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 cousines 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).

[Un essai ou un devis ?](#)
 Scannez ce code QR :



FORD E-TRANSIT COURIER

À PARTIR DE
€ 29.550 € HTVA
 (Trend)

TCO **400,61 €**
 TTC/PAR MOIS
 (Trend)



- + 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 **700 KG**

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 ch	43 kWh	300 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 2,60 m
Largeur entre passages de roue	1,22 m
Hauteur de chargement	1,26 m
Masse tractable freinée	750 kg

Scannez le code QR et regardez notre essai sur moniteurautomobile.be

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 europalettes, malgré un gabarit très compact. La charge utile est par contre en légère baisse (700 kg contre jusqu'à 845 pour les thermiques en option), de même que le poids tractable (750 kg uniquement, 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 très 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 surtout sa douceur et son silence en ville, terrain de jeu favori de cette fourgonnette. Bien vu aussi la fonction de régénération *One Pedal*, permettant de marquer l'arrêt complet sans toucher (donc sans user...) les freins classiques. L'autonomie annoncée est dans la norme, de même que le temps de charge, tant AC (11 kW, recharge complète en environ 5h30) qu'en DC (jusqu'à 100 kW, soit 10-80% de charge en 23 minutes).

MAXUS E-DELIVER 3

À PARTIR DE
€ 29.990 € HTVA

TCO **470,12 €**
 TTC/PAR MOIS



- + BIEN VU**
- Rapport gabarit/volume utile très intéressant
 - Garantie 5 ans/100.000 km
- MAL VU**
- Autonomie limitée
 - Cabine vieillotte, peu de rangements

VOLUME UTILE JUSQU'À **4,8 M³**

CHARGE UTILE JUSQU'À **970 KG**

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
160 ch	50 kWh	269 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	2,18 m
Largeur entre passages de roue	1,22 m
Hauteur de chargement	1,33 m
Masse tractable freinée	1.030 kg

Ce cube électrique chinois est le plus petit fourgon de la gamme Maxus. Il se place donc en dessous des Deliver 5, 7 et 9. Le «3» se décline en châssis-cabine ou en fourgonnette tôlée d'une seule longueur de carrosserie: 4,55 m, ce qui la situe entre un Citroën Berlingo court et long. C'est aussi 5 centimètres de plus qu'un Kangoo court, mais ce Maxus offre un volume utile plutôt proche de celui du Kangoo long... Un bon rapport gabarit extérieur/espace intérieur. Par contre, la cabine est triste, sa finition basique et les rangements sont peu nombreux. Pas non plus de GPS intégré. Le moteur électrique est puissant (160 ch/225 Nm) et le train avant

a d'ailleurs parfois du mal à encaisser. Par contre, la vitesse maxi est bloquée à 120 km/h. Le modèle permet de régler sur trois niveaux la régénération à la décélération, mais pas de conduite «one-pedal». Une seule batterie au programme: une pile lithium-fer-phosphate de 50 kWh, qui offre une autonomie assez limitée. Le constructeur annonce 269 km en moyenne et on sait que c'est toujours un peu moins qu'annoncé dans la réalité. Comptez plutôt 200 kilomètres en pratique. En courant alternatif (chargeur AC 11 kW), la charge complète prend environ 5h45. Sur borne DC (50 kW maxi), comptez 45 minutes pour passer de 5 à 80%.



VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

790 KG

Premier fourgon électrique de la marque sud-coréenne, le PV5 affiche un style très original, ce qui devrait lui attirer le regard des clients potentiels! Le modèle est d'abord commercialisé chez nous en version L2/H1 mesurant 4,70 m de long et 1,92 de haut, un gabarit qui le situe entre un Berlingo long et un Kangoo long. A terme, cette fourgonnette Kia sera également disponible avec toit rehaussée (L2H2; 5,1 m³ de volume utile) et en version courte (L1H1; 4 m³). La marque proposera aussi une version châssis-cabine. En attendant, la version L2H1 offre un volume utile correct (4,4 m³) et est proposée avec deux ensembles moteur/batterie animant les roues avant: 122 ch/250 Nm avec batterie de 51,5 kWh (autonomie annoncée de 291 km) ou 163 ch/250 Nm et batterie 71,2 kWh (autono-

mie de 397 km). La vitesse de pointe est à bridée à 135 km/h dans les deux cas. Sur borne AC (chargeur 11 kW), la petite batterie se remplit en 5 heures et la grosse en 7 heures. 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 790 à 690 kilos. Le design de la cabine est très sobre, 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. Précisons que 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

- Masse tractable limitée
- Charge utile dans la moyenne, sans plus

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
122 ou 163 ch	51,5 ou 72,1 kWh	291 ou 397 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,25 m (L2)
Largeur entre passages de roue	1,33 m
Hauteur de chargement	1,52 m (H1)
Masse tractable freinée	Jusqu'à 750 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :



MERCEDES E-CITAN

À PARTIR DE
€ 35.345 € HTVA
 (L1)
 TCO **471,52 €**
 TTC/PAR MOIS
 (L1)



- + BIEN VU**
- Aménagement de la cabine valorisant
 - Chargeur AC 22 kW disponible
- MAL VU**
- Pas de recharge DC de série
 - Plus cher que le cousin Renault Kangoo

VOLUME UTILE JUSQU'À
3,62 M³
 CHARGE UTILE JUSQU'À
722 KG

Tout comme son donneur d'organe le Renault Kangoo, le Mercedes Citan se décline en version tout électrique. Celle-ci embarque logiquement la technique issue du groupe Renault, avec un moteur électrique assez limité en performances (122 ch et 245 Nm, vitesse maxi de 135 km/h) mais doux et silencieux. Ce bloc est couplé à une batterie de 45 kWh utilisables et Mercedes annonce une autonomie moyenne théorique de 290 kilomètres maximum, ce qui n'impressionne guère (d'autant que ce sera toujours moins que cela en pratique) mais suffit pour des livraisons en milieu urbain. Le Citan électrique embarque de série un chargeur

AC triphasé de 11 kW (recharge complète en environ 4h30) mais peut aussi s'offrir un appareillage de 22 kW qui réduit le temps de charge à 2 heures environ. Toujours en option, la batterie peut également se charger sur borne rapide en courant continu (DC), à une puissance maxi de 75 kW, et il faut alors compter environ 40 minutes pour que les accus passent de 10 à 80% de capacité. Le point de charge est situé dans la calandre, derrière l'étoile Mercedes. Tout comme les thermiques, le Citan électrique est disponible en deux longueurs de carrosserie et sa planche de bord a été redessinée par rapport à celle du Kangoo.

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
122 ch	45 kWh	290
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS		
Longueur maxi de chargement	de 1,81 à 2,17 m	
Largeur entre passages de roue	1,24 m	
Hauteur de chargement	1,26 m	
Masse tractable freinée	1.270 kg	

NISSAN TOWNSTAR EV

À PARTIR DE
€ 34.640 € HTVA
 (L1)
 TCO **463,41 €**
 TTC/PAR MOIS
 (L1)



- + BIEN VU**
- Chargeur AC 22 kW de série
 - Garantie de 5 ans/160.000 km
- MAL VU**
- Prix élevé
 - Performances et autonomie un peu justes

VOLUME UTILE JUSQU'À
4,3 M³
 CHARGE UTILE JUSQU'À
777 KG

Clone technique du Renault Kangoo, le Nissan Townstar se décline lui aussi en variante full électrique. Cette version sur pile reste disponible en deux longueurs de carrosserie. Sous la tôle, point de surprise: on retrouve l'ensemble moteur/batterie du Kangoo (repris également par l'autre clone, le Mercedes Citan). Le moteur de 122 ch n'est pas un foudre de guerre, mais permet tout de même à cette fourgonnette de passer (à vide) de 0 à 100 km/h en moins de 12 secondes, grâce au couple généreux (245 Nm) et disponible en permanence. Comme souvent, la vitesse de pointe est ici bridée à 135 km/h. La batterie affiche

une capacité assez moyenne (45 kWh utilisables) et le constructeur annonce une autonomie moyenne théorique de 301 kilomètres maximum. Mais il faudra rouler peu chargé et avec un œuf sous le pied pour atteindre cette valeur. Contrairement aux Kangoo et Mercedes Citan qui les facture en option, le Nissan Townstar offre de série le chargeur AC de 22 kW (recharge complète en 2h30) et la charge DC à une puissance maxi de 80 kW (recharge de 10 à 80% en environ 40 minutes). Comme chez Renault et Mercedes, le port de charge est situé à l'avant et donc assez exposé aux chocs. Pas très bien vu pour un fourgon typé urbain...

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
122 ch	45 kWh	301
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS		
Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 2,23 m	
Largeur entre passages de roue	1,25 m	
Hauteur de chargement	1,21 m	
Masse tractable freinée	1.500 kg	

FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES

OPEL COMBO CARGO ELECTRIC

FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES



À PARTIR DE
€ 31.750 HTVA
(L1)
TCO **447,36 €**
TTC/PAR MOIS
(L1)

+ BIEN VU

- Agrément de conduite, autonomie pour la catégorie
- Volume de chargement (surtout L2)

- MAL VU

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

VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

780 KG

TECHNIQUE

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

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

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

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :



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 théorique allant jusqu'à 343 kilomètres en version courte. Mais comptez plutôt 250 kilomètres dans la réalité, surtout si vous roulez souvent fort chargé. Le Combo dispose désormais d'un chargeur interne AC triphasé de 11 kW, qui permet de recharger totalement la batterie en environ 5 heures, une valeur très correcte. La puissance de charge en courant continu est éga-

lement intéressante (jusqu'à 100 kW en pic et 57 kW en moyenne) et permet de passer de 0 à 80% en moins de 30 minutes dans les meilleures conditions. La batterie est bien intégrée dans le plancher et ne grève pas le volume de chargement, qui reste 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 des objets longs jusque dans la cabine en rabattant le dossier du siège passager). Par contre, la charge utile (780 kilos maximum) et, surtout, la masse tractable (seulement 750 kilos) sont en forte chute par rapport aux Combo thermiques.

PEUGEOT E-PARTNER



À PARTIR DE
€ 31.750 HTVA
(L1)
TCO **452,61 €**
TTC/PAR MOIS
(L1)

+ 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

780 KG

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 ch	50,8 kWh	336 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

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

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :

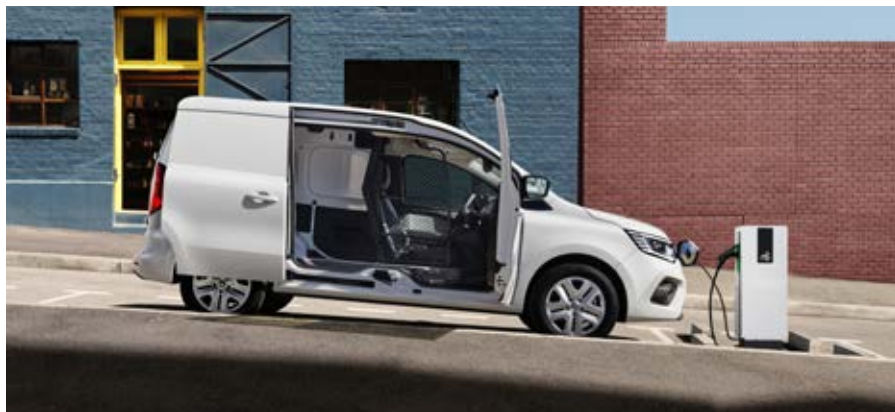


Restylé en 2023, le Peugeot Partner reste évidemment disponible en version tout électrique, avec même depuis lors une nouvelle batterie LFP de 50 kWh utiles, offrant jusqu'à 336 kilomètres d'autonomie théorique selon la norme WLTP, qui reste toujours un peu optimiste. Depuis le lifting, le nouveau volant 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, «Norma» et «Power» pour des performances maximales à pleine charge. Le Partner intègre désormais 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 électrique 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.

RENAULT KANGOO VAN E-TECH

À PARTIR DE
€ **30.675 €** HTVA
(L1)
TCO **400,95 €** TTC/PAR MOIS
(L1)



+ BIEN VU

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

- MAL VU

- Pas de recharge DC de série
- Performances et autonomie un peu justes

VOLUME UTILE JUSQU'À

4,9 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

777 KG

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
120 ch	45 kW	300 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

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

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :



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 passager s'ouvrant à 90°, l'ouverture latérale droite sans montant central «Sésame ouvre-toi» (en option sur L1 uniquement) ou la galerie de rangement en hauteur Easy Inside Rack. Un seul moteur électrique 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 ne dépasse pas 300 kilomètres en version courte et tombe même à 278 kilomètres 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 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.

TOYOTA PROACE CITY EV

À PARTIR DE
€ **33.200 €** HTVA
(L1)
TCO **451,71 €** TTC/PAR MOIS
(L1)



+ BIEN VU

- Garantie exceptionnelle (10 ans/185.000 km)
- Charge utile pour la catégorie

- MAL VU

- Plus cher que ses «cousins techniques»
- Poids tractable limité

VOLUME UTILE JUSQU'À

4,4 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

800 KG

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 ch	50,8 kWh	337 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

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

Vous trouvez que cette Toyota a des airs de Berlingo? Bien vu! Le ProAce City est en effet un clone technique de la fourgonnette Citroën et de ses dérivés, Toyota ayant conclu un deal avec Stellantis pour la fourniture de véhicules utilitaires. On retrouve donc ici toutes les qualités des autres fourgonnettes du groupe, ainsi que la possibilité d'opter pour une version courte ou longue. On retrouve aussi le familier moteur électrique de 136 ch/270 Nm de couple, associé à la batterie LFP de 50 kWh, offrant une autonomie théorique de 337 kilomètres pour la version courte et de

330 kilomètres pour la longue, bien que ce sera toujours nettement moins en pratique. Cette version électrique offre les mêmes volumes de chargement que les ProAce City à essence et Diesel, mais la charge utile et le poids remorquable sont ici plus faibles, la batterie ajoutant à elle seule une masse de près de 400 kilos. Pourquoi choisir cette copie Toyota plutôt que les fourgonnettes électriques Stellantis originelles? Pour sa garantie, pard! Le ProAce City profite d'une couverture allant jusqu'à 10 ans/185.000 km si vous le faites entretenir dans le réseau Toyota. Personne ne fait mieux sur ce point!

VOLKSWAGEN ID. BUZZ CARGO

FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES



À PARTIR DE
€ 44.400 €
HTVA
(LIH1, 170 ch, 59 kWh)

TCO **549,17 €**
TTC/PAR MOIS
(LIH1, 170 ch, 59 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

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
De 170 à 340 ch	59 ou 79 kWh	331 km ou jusqu'à 455 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

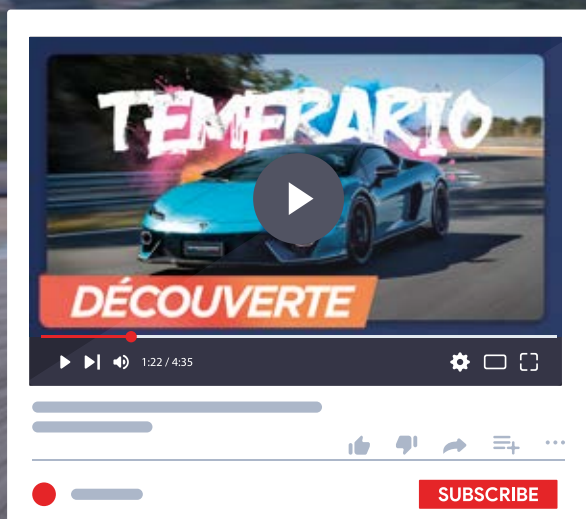
Longueur maxi de chargement	2,23 m
Largeur entre passages de roue	1,23 m
Hauteur de chargement	1,28 m
Masse tractable freinée	De 1.000 à 1.800 kg

Scannez le code QR et regardez notre essai sur moniteurautomobile.be



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. À bord, c'est moderne, mais la politique du «tout tactile» n'est pas des plus ergonomiques. 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: 59 kWh (pro-

pulsion à moteur arrière de 170 ch, 331 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 éléphan-tesque (de 2,2 à 2,5 tonnes), cette camionnette est très performante et son comportement routier 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...



MONITEUR
AUTOMOBILE



Découvrez nos vidéos Youtube



Suivez-nous



Moniteur Automobile





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.300 KG

Lancée en 2016, cette 3e génération du Jumpy a été restylée pour 2024. On remarque la nouvelle calandre, ornée du dernier logo de la marque aux chevrons et dotée de feux LED. Il y a aussi de gros changements à l'intérieur, avec une planche de bord redessinée et un nouveau volant multifonction pouvant même être chauffant. Les rangements sont 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 lon-

gueurs (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 brave Citroën fait base commune avec ses cousines du groupe Stellantis (Fiat Scudo, Opel Vivaro, Peugeot Expert) et donne aussi son squelette au Toyota ProAce. À côté des versions électriques, le Jumpy n'est disponible qu'en Diesel: 1.5 de 120 ch et 2.0 de 145 ch ou 180 ch. Seul le 2.0 a droit à une boîte automatique, comptant 8 rapports. Notons l'originale série spéciale Type-H (en référence à l'utilitaire homonyme né en 1948), couverte de stickers donnant l'illusion d'une carrosserie en tôle ondulée.

**BIEN VU**

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

**MAL VU**

- Pas de boîte automatique 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 2,5 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

Un essai ou un devis ?

Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.300 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 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, 2.0 de 145 ch et 2.0 de 180 ch. Le premier n'a droit qu'à la boîte manuelle 6 rapports, les deux autres peuvent s'offrir la saveur d'une agréable boîte auto 8 vitesses (de série sur 180 ch), qui réduit légèrement la consommation sur autoroute. Notons qu'en version de base, le Fiat Scudo coûte un peu moins cher que ses cousins, ce qui ne dérangera pas ses candidats acheteurs...



BIEN VU

- Tarif de base plus avantageux que ses cousins
- Agrément général de conduite (moteurs, châssis)



MA L V U

- Pas de boîte automatique 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
Largeur entre passages de roues
Hauteur de chargement
Masse tractable freinée

de 2,5 à 4,03 m
1,26 m
1,40 m
Jusqu'à 2.500 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :





Le Transit Custom actuel a été présenté fin 2023 et donne aussi son squelette 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 3,05 m (ou 3,47 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 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; la 170 ch existe aussi en transmission intégrale), mais également une variante hybride plug-in (41.675 € HTVA). Celle-ci associe un 2.5 à essence et un moteur électrique, pour une puissance combinée de 227 ch. La batterie de 11,8 kWh offre une autonomie électrique théorique 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
- N'existe (actuellement) qu'en une seule hauteur

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - de 110 à 170 ch
Hybride plug-in (PHEV) 227 ch

Consommation
(l/100 km)
de 7,0 à 8,8
De 1,5 à 2,0

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement
Largeur entre passages de roues
Hauteur de chargement
Masse tractable freinée

Jusqu'à 3,45 m
1,39 m
1,43 m
Jusqu'à 2.800 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :



HYUNDAI STARIA VAN

FOURGONS COMPACTS

À PARTIR DE
€ 34.499 €
HTVA

TCO **630,42 €**
TTC/PAR MOIS



- + BIEN VU**
- Look original
 - Moteur hybride puissant, boîte automatique de série
- MAL VU**
- Une seule variante de carrosserie
 - Un seul moteur

VOLUME UTILE JUSQU'À **4,93 M³**

CHARGE UTILE JUSQU'À **900 KG**

Semblant échappé d'un film de science-fiction, ce fourgon sud-coréen est pourtant bel et bien disponible à la vente, depuis 2022. Cette Hyundai semble débarquée du futur, avec son nez pointu et sa calandre dépourvue de classiques gros blocs optiques. La planche de bord est originale et regorge de rangements, tandis que la ceinture de caisse très basse inonde l'habitacle de lumière. La gamme est limitée puisque le Staria Van n'est disponible qu'en une seule longueur de carrosserie (5,25 m). On ne peut pas tout avoir, mais on peut charger à son bord jusqu'à 3 Europalettes. Une version double cabine est également proposée,

comme chez les concurrents. Sous le capot, plus de Diesel mais désormais uniquement un propulseur hybride à batterie autorechargeable, qui associe un bloc 1.6 litre à essence de 160 ch et un moteur électrique de 73 ch, pour une puissance combinée maximale de 225 ch. De quoi atteindre près de 170 km/h en pointe et passer à vide de 0 à 100 km/h en 10,2 secondes seulement! Le propulseur hybride permet de réduire la consommation en ville mais consomme plus qu'un Diesel sur autoroute. Enfin, pointons que si les voitures de la gamme Hyundai offrent une garantie de 5 ans, le Staria, lui, n'est couvert que pendant 3 ans...

TECHNIQUE	
Moteur	Consommation (l/100 km)
Hybrid (HEV) - 225 ch	7,6
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	2,5 m
Largeur entre passages de roues	Non communiquée
Hauteur de chargement	1,44 m
Masse tractable freinée	1.500 kg

MAXUS DELIVER 7

À PARTIR DE
€ 29.990 €
HTVA (L2)

TCO **617,71 €**
HTVA/PAR MOIS (L2)



- + BIEN VU**
- Finition de la cabine, bon volume utile
 - Garantie de 5 ans
- MAL VU**
- Une seule variante de carrosserie
 - Pas de boîte automatique

VOLUME UTILE JUSQU'À **7,2 M³**

CHARGE UTILE JUSQU'À **1.140 KG**

À côté de la version électrique, ce fourgon chinois se décline aussi en Diesel. Cela permet de faire baisser le prix d'achat de près de 15.000 € à taille équivalente! Mais en Diesel, vous n'avez plus le droit qu'à une seule variante de carrosserie (L2 de 5,37 mètres, qui est aussi longue qu'un Citroën Jumpy L3, par exemple), alors que l'électrique se décline aussi en version courte. Le volume de chargement est généreux et la cabine est bien finie, avec même des surpiques sur le tableau de bord. On regrette l'absence de GPS intégré, mais le système multimédia est compatible avec Apple CarPlay et

Android Auto. Vous pourrez donc vous diriger via votre smartphone en pompant sur votre abonnement de données. Un seul moteur sous le capot de ce fourgon à roues avant motrices: le 2.0 Diesel de 148 ch/375 Nm. Un bloc performant mais pas particulièrement sobre et associé uniquement à une boîte manuelle à 6 vitesses. Le prix est concurrentiel, mais la valeur de revente sera sans doute moins élevée que pour une marque européenne, Maxus devant encore consolider son image de marque sur notre marché. Pour donner confiance, le constructeur offre une garantie de 5 ans/160.000 km.

TECHNIQUE	
Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - 148 ch	8,0
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	2,91 m
Largeur entre passages de roues	1,39 m
Hauteur de chargement	1,43 m
Masse tractable freinée	2.000 kg

MERCEDES VITO

À PARTIR DE
€ 34.170 € HTVA
 (L1)
 TCO **667,26 €**
 TTC/PAR MOIS
 (L1 - 102 ch)



- + BIEN VU**
- Choix entre trois longueurs
 - Image de marque valorisante, valeur résiduelle
- MAL VU**
- Prix élevé, options nombreuses
 - Une seule hauteur

VOLUME UTILE JUSQU'À **6,6 M³**
 CHARGE UTILE JUSQU'À **1.189 KG**

Lancé en 2014, cette génération du Mercedes-Benz Vito a été profondément restylée en 2023. L'extérieur a peu changé, mais à l'intérieur on notait l'apparition d'une nouvelle planche de bord offrant davantage de rangements et disposant d'un bel écran central tactile de 10,25" pour piloter un système multimédia moderne (MBUX). Le Vito peut aussi désormais disposer d'un chargeur smartphone sans fil. Ce fourgon étoilé est proposé en une seule hauteur (1,91 m) mais trois longueurs différentes: 4,90, 5,14 et 5,37 m, avec un volume utile de respectivement 5,5, 6,0 et 6,6 m³. C'est dans la moyenne. Sous le capot, on trouve

quatre variantes du 4-cylindres 2.0 Diesel Mercedes (bloc OM654 de 102, 136, 163 ou 190 ch), qui entraîne les roues arrière via une boîte 6 manuelle ou une automatique à 9 vitesses (indisponible sur la version 102 ch). Une transmission intégrale est proposée. Touche de luxe très appréciée, ce fourgon peut aussi s'équiper (en option, bien sûr...) de l'excellente suspension pneumatique Airmatic, qui assure un confort ouaté. Le Mercedes Vito est un fourgon costaud et raffiné, mais - sans surprise - loin d'être donn : le prix de base est élevé et les nombreuses options font vite flamber la note.

TECHNIQUE	
Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - de 102 à 190 ch	de 6,8 à 7,1
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	de 2,57 à 3,06 m
Largeur entre passages de roues	1,27 m
Hauteur de chargement	1,39 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.500 kg

NISSAN PRIMASTAR

À PARTIR DE
€ 33.740 € HTVA
 (L1H1)
 TCO **537,47 €**
 TTC/PAR MOIS
 (L1H1 - 130 ch)



- + BIEN VU**
- Garantie 5 ans/160.000 km
 - Cabine agréable, pratique
- MAL VU**
- Plus cher que le Renault Trafic
 - Gamme plus restreinte que chez Renault (pas de H2)

VOLUME UTILE JUSQU'À **6,7 M³**
 CHARGE UTILE JUSQU'À **1.251 KG**

Oui, ce Primastar ressemble fort au Renault Trafic... Logique, puisque c'est son clone technique! Nissan fait en effet appel à son allié français pour sa gamme d'utilitaires légers. À part la calandre, Interstar ou Trafic, c'est presque kif-kif. Sauf que la gamme est ici plus restreinte que chez Renault: on trouve certes deux longueurs de carrosserie, mais une seule hauteur contre deux pour le Trafic. Et plus de Diesel d'entrée de gamme 110 ch ici, ni de puissant 170 ch, mais seulement les variantes 130 et 150 ch, cette dernière pouvant disposer d'une boîte automatique (robotisée à double embrayage et 9 rapports). Pour

le reste, on retrouve l'agréable cabine du Trafic. La soute est spacieuse et une trappe dans la cloison permet de porter la longueur de chargement à plus de 4 mètres en version longue (L2) ou à 3,75 m en version courte (L1). La valeur ajoutée du Nissan Primastar par rapport à son donneur d'organes, c'est sa garantie plus étendue: 5 ans/160.000 km contre 2 ans kilométrage illimité pour le Trafic. Ce qui change tout! Mais ce fourgon Nissan est par contre plus cher à moteur équivalent que le Renault... Précisons encore que, contrairement au Renault Trafic, le Nissan Primastar n'est pas disponible en version électrique.

TECHNIQUE	
Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - de 130 à 150 ch	de 6,7 à 7,8
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 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

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.300 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 Partner. 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, surtout 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) et 2 litres de 145 ch (boîte manuelle ou automatique 8 vitesses) ou 180 ch (uniquement boîte automatique). Ce fourgon Opel roule comme ses cousins, c'est-à-dire très bien. Le prix d'attaque se calque sur celui du Citroën Jumpy et Peugeot Expert, mais reste un peu plus élevé que celui du Fiat Scudo. À noter pour les stylés la récente version «Sportive» (uniquement en L2 et 180 ch, à 36.250 € 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

**MAI 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 2,5 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

[Un essai ou un devis ?](#)

Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.300 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 Expert 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 automatique; on vous conseille le 2 litres de 145 ch/370 Nm (boîte manuelle ou automatique) ou, pour les plus pressés, sa version 180 ch/400 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: 36.250 € HTVA en Diesel 180 ch et... 46.700 € pour la version électrique traitée dans une catégorie à part du présent guide.



BIEN VU

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



MAL VU

- Pas de boîte automatique 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 2,5 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

[Un essai ou un devis ?](#)

Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À

8,9 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.251 KG

Lancée en 2014, la 3e génération du Trafic a été revue une première fois en 2019 et une deuxième fois fin 2021. À cette dernière occasion, le fourgon se taillait un nouveau nez (capot plus horizontal, grille de calandre verticale et feux full LED de série) et s'offrait surtout un habitacle totalement redessiné. Bien que toujours tapissé de plastiques durs, ce lieu de vie est plus valorisant qu'avant et la planche de bord, inspirée de celle du dernier Kangoo, est moderne et ergonomique. On note aussi les nouveaux panneaux de porte avec accoudoirs élargis. 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.

Côté carrosserie, le Trafic reste proposé en 2 longueurs (5,08 ou 5,48 m) et 2 hauteurs (1,97 ou 2,50 m). Il offre un volume utile de 5,8 à 8,9 m³, ce qui est très bon pour la catégorie. En version L2 (allongée), la trappe dans la cloison permet d'offrir la meilleure longueur de chargement du segment, avec 4,15 m. Par contre, la charge utile se situe dans la moyenne, sans plus. Outre la version électrique, vous n'avez le choix qu'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).



BIEN VU

- Cabine agréable, pratique
- 2 hauteurs, volume utile maxi. de référence



MAL VU

- Pas de boîte automatique en entrée de gamme
- Beaucoup d'équipements en option

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - de 110 à 170 ch

Consommation

(l/100 km)
de 6,9 à 8,1

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 ou 1,90 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.500 kg

[Un essai ou un devis ?](#)

Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À

6,8 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.330 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 spéci-

fique. Mais plus de trace ici du volant pouvant se redresser à l'horizontale pour créer un espace table, comme dans le Transit. 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). Les variantes les plus puissantes ont droit à une agréable boîte automatique (à convertisseur de couple et 8 vitesses) et peuvent aussi s'équiper d'une transmission intégrale pour affronter sereinement les terrains glissants. Le Transporter existe aussi pour la première fois en version tout électrique (voir rubrique dédiée) et, tout comme le Transit, le fourgon VW sera bientôt disponible en hybride plug-in essence/électricité.

**BIEN VU**

- Cabine agréable
- Transmission intégrale disponible

**MAL VU**

- Longueur maxi. de chargement moyenne
- N'existe (actuellement) qu'en une seule hauteur

TECHNIQUE**Moteur**

Diesel - De 110 à 170 ch

Consommation
 (l/100 km)
 de 6,9 à 8,9

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

[Un essai ou un devis ?](#)

Scannez ce code QR :



TOYOTA PRO-ACE

À PARTIR DE
€ 29.400 € HTVA
 (L2)
TCO 515,01 €
 TTC/PAR MOIS
 (L2 - 120 ch)

+ BIEN VU

- Agrément général de conduite (moteurs, châssis)
- Garantie de 10 ans!

- MAL VU

- Prix élevé
- Style assez fade

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.400 KG

Lui, c'est une pièce rajoutée à la famille des fourgons compacts de Stellantis: Toyota a fait un deal avec le groupe franco-italien, qui fournit au constructeur japonais une gamme de véhicules utilitaires de toutes tailles. Dans ce segment, le ProAce est donc un clone des Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel Vivaro et Peugeot Expert. Mais le style extérieur est moins travaillé... Et pas de séries spéciales stylées comme chez Stellantis. Tout comme ses donneurs d'organes, ce Toyota est disponible en deux longueurs (4,98 ou 5,33 m) mais dans une seule hauteur (1,94 m). On peut ici aussi disposer d'une trappe (Smart Cargo) entre la soute et la cabine, pour profiter d'une longueur de chargement allant jusqu'à 4

mètres (version Long Van). Le tableau de bord est le même que chez Stellantis et l'habitacle est pratique. Sous le capot, on retrouve les moteurs Diesel Stellantis: le 1.5 litre de 120 ch (boîte manuelle à 6 vitesses) et le 2 litres de 144 ch (boîte manuelle ou automatique 8 vitesses) ou de 177 ch (uniquement boîte automatique). Ce ProAce est sensiblement plus cher que les modèles du groupe Stellantis et le réseau de concessionnaires Toyota est moins dense, mais le constructeur japonais offre un joker: une garantie très large, allant jusqu'à 10 ans ou 185.000 kilomètres, à condition de faire chaque année les entretiens dans le réseau de la marque. Une couverture unique sur le marché!

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - de 120 à 177 ch	de 6,6 à 7,8

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,5 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

CITROËN È-JUMPY

À PARTIR DE
€ 37.700 € HTVA
 (L2)
TCO 550,53 €
 TTC/PAR MOIS
 (L2 - 75 kWh)

+ BIEN VU

- Choix entre deux batteries
- Charge utile pour la catégorie

- 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 versions. Mais, comme toujours, ces variantes à pile sont chères: elles coûtent ici 10.000 € HTVA de plus que le Jumpy Diesel d'entrée de gamme. Et ça, c'est avec la petite batterie (50 kWh, jusqu'à 224 km d'autonomie théorique 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, 350 km d'autonomie théorique, poids à vide de 2,1 tonnes). C'est le prix à payer pour rouler en silence et sans émission, ce qui est il vrai plutôt agréable, même si la puissance de

136 ch est tout juste suffisante 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 50 kWh et 45 minutes pour la 75 kWh. C'est dans la bonne moyenne.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 ch	50 ou 75 kWh	Jusqu'à 224 ou 350 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,50 à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	1.000 kg

Un essai ou un devis ?
 Scannez ce code QR :



FIAT E-SCUDO VAN

À PARTIR DE
€ 37.700 € HTVA
(L2)
TCO 554,28 €
TTC/PAR MOIS
 (L2 - 75 kWh)



+ BIEN VU

- Choix entre deux batteries
- Charge utile pour la catégorie

- 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

1.200 KG

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 ch	50 ou 75 kWh	Jusqu'à 224 ou 352

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,50 à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	1.000 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
 Scannez ce code QR :



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 (50 kWh) pour les trajets essentiellement urbains (autonomie théorique jusqu'à 224 km) et l'autre à plus grosse pile (75 kWh) pour une autonomie plus généreuse (jusqu'à 352 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 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 ses strippers noirs sur la carrosserie. Habillé de la sorte, le Scudo se distingue nettement de ses cousins... Notons que la finition S-Design est également disponible avec le Diesel 180 ch (36.250 € HTVA).

FORD E-TRANSIT CUSTOM

À PARTIR DE
€ 46.475 € HTVA
(L1)
TCO 545,09 €
TTC/PAR MOIS
 (L1 - 218 ch)



+ BIEN VU

- Autonomie intéressante
- Trois niveaux de puissance

- MAL VU

- Prix assez élevé
- Une seule hauteur

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,8 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.074 KG

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136, 218 ou 286 ch	64 kWh	Jusqu'à 331 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	2.300 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
 Scannez ce code QR :



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) et incliné à 90° pour maximiser l'espace de chargement, qui ne perd rien en volume par rapport aux versions thermiques (l'E-Transit Custom est lui aussi disponible en deux longueurs). Cette version électrique perd par contre en charge utile, mais

peut quand même embarquer une tonne dans sa soute, ce qui est correct. La batterie NCM de 64 kWh offre une autonomie théorique allant jusqu'à 331 km. Le chargeur AC 11 kW la remplit complètement en environ 7 heures. En courant continu (DC), la pile accepte jusqu'à 125 kW de puissance de charge et passe de 10 à 80% en environ 40 minutes. Notons que des prises intérieures 230V permettent de recharger des outils (jusqu'à 2300 W) sur la batterie. Voilà un fourgon électrique réussi, mais pas donné, même si l'entretien ne doit s'effectuer que tous les deux ans, sans limite de kilométrage. Une version 4 roues motrices sera lancée au printemps 2026.

MAXUS E-DELIVER 5

À PARTIR DE
€ 37.990 € HTVA
 TCO **544,63 €** TTC/PAR MOIS



+ BIEN VU

- Rapport gabarit/volume utile très intéressant
- Garantie 5 ans/100.00 km

- MAL VU

- Une seule variante de carrosserie
- Image de marque à construire (valeur résiduelle?)

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.125 KG

Plutôt original, ce fourgon électrique chinois ne se fondera pas dans le paysage. Le modèle affiche un petit air néo-rétro. La cabine est moderne et stylée, mais toutes les fonctions du véhicule (y compris la climatisation) imposent de passer par les menus de l'écran central, ce qui n'est pas très pratique (ni très sécurisant...) lorsque l'on conduit. Autre regret: les rangements sont comptés et il n'y a pas de GPS intégré. Côté carrosserie, vous n'avez droit qu'à une seule variante: 4,80 m de long. Le volume est cependant très généreux, de même que la longueur de chargement. Vous n'avez également qu'un seul

choix pour le moteur: il développe 163 ch et 240 Nm, qui filent dans les roues avant. De quoi faire passer ce fourgon de 0 à 100 km/h en 10,7 secondes à vide. La vitesse est par contre bridée à 120 km/h. Une seule batterie également: une pile de type lithium-fer-phosphate (donc sans cuivre ni cobalt) affichant une capacité de 64 kWh et offrant une autonomie théorique de 335 kilomètres, ce qui est dans la moyenne du segment. La pile se recharge en environ 7h30 sur borne AC (chargeur embarqué de 11 kW) et passe de 5 à 80% en environ 45 minutes sur borne DC (puissance max. de 70 kW).

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
163 ch	64 kWh	335 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,65 m
Largeur entre passages de roues	1,25 m
Hauteur de chargement	1,45 m
Masse tractable freinée	1.500 kg

MAXUS E-DELIVER 7

À PARTIR DE
€ 44.990 € HTVA
 TCO **635,00 €** TTC/PAR MOIS
 (L1, 77 kWh) (L1 - 77 kWh)



+ BIEN VU

- Garantie 5 ans
- Moteur performant, deux batteries au choix

- MAL VU

- Surcoût par rapport au Diesel
- Image de marque à construire (valeur résiduelle?)

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,7 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.125 KG

Ce « 7 » est moins stylé que le eDeliver 5, mais plus grand, d'autant que ce fourgon est disponible en deux versions : L1 de 5 m de long (volume utile de 5,9 m³) et L2 de 5,36 m (volume utile de 6,7 m³). Si le volume utile est dans la moyenne, la hauteur de charge est un peu en retrait, à cause des batteries intégrées dans le plancher. La cabine soignée comprend un grand écran central tactile de 12,3", mais le multimédia n'englobe pas de GPS intégré. Il faut donc naviguer via votre smartphone. Un seul moteur au programme, mais il est puissant : 204 ch/330 Nm, faisant passer ce fourgon de 0 à 100 km/h en 11,5 secondes à vide. La vitesses est par

contre limitée à 120 km/h. Pour la batterie, on a deux choix : 77 kWh (sur L1 uniquement) offrant une autonomie officielle de 318 km ou 88 kWh (L1 ou L2) offrant jusqu'à 370 km d'autonomie moyenne théorique. Il s'agit dans les deux cas d'une pile lithium-fer-phosphate (sans nickel ni cobalt). Sur borne AC (chargeur embarqué de 11 kW), la « petite » batterie se recharge en environ 8h et la plus grosse en 9h30. En DC (puissance maxi. de 90 kW), il faut compter de 45 minutes à une heure pour une charge de 20 à 80%. Le Deliver 7 électrique est garanti 5 ans, mais avec maximum 100.000 km contre 160.000 pour la version Diesel.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
204 ch	77 ou 88 kWh	Jusqu'à 318 ou 370 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	2,55 ou 2,91 m
Largeur entre passages de roues	1,39 m
Hauteur de chargement	1,33 m
Masse tractable freinée	1.500 kg

MERCEDES E-VITO

À PARTIR DE
€ 56.075 HTVA
(L2)
TCO 637,58 €
TTC/PAR MOIS (L2 - 90 kWh)



+ BIEN VU

- Autonomie de référence avec grosse batterie
- Image de marque valorisante, valeur résiduelle

- MAL VU

- Tarif vraiment salé
- Charge utile en retrait

VOLUME UTILE JUSQU'À

6,6 M³

CHARGE UTILE JUSQU'À

882 KG

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
115 ou 204 ch	60 ou 90 kWh	Jusqu'à 432 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Jusqu'à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,27 m
Hauteur de chargement	1,39 m
Masse tractable freinée	Non communiqué

Le Vito se décline en variantes électriques, mais uniquement avec les deux plus grandes longueurs (L2 de 5,14 m et L3 de 5,37 m). La version de base offre des prestations assez limitées: moteur de 115 ch/360 Nm (120 km/h maximum) et batterie de 60 kWh offrant une autonomie théorique de 283 kilomètres. Pour 2.800 € HTVA de plus, vous disposez de la batterie de 90 kWh (autonomie officielle jusqu'à 432 kilomètres). Cette plus grosse pile est associée à la base au moteur de 115 ch, mais vous pouvez aussi (toujours moyennant supplément...) disposer d'un moteur de 204 ch/362 Nm (vitesse maxi de 160 km/h),

mieux adapté au poids élevé de ce fourgon (2,5 tonnes à vide), qui offre une charge utile assez réduite pour le segment. Pour bien gérer la récupération d'énergie, on dispose de plusieurs niveaux de régénération, dont un automatique qui s'adapte à l'environnement routier. À la borne, le chargeur AC 11 kW renfloue la petite batterie en 6,5 heures et la grosse en 10 heures. En courant continu (DC), la recharge à 80% prend environ 35 minutes avec la petite batterie (puissance maxi. de 80 kW) et 45 minutes avec la plus grosse (110 kW). La cabine est agréable et le blason étoilé valorisant. Mais cela se paie au prix fort!

OPEL VIVARO ELECTRIC

À PARTIR DE
€ 37.700 HTVA
(L2)
TCO 546,03 €
TTC/PAR MOIS (L2 - 75 kWh)



+ BIEN VU

- Choix entre deux batteries
- Charge utile pour la catégorie

- 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

1.157 KG

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 ch	50 ou 75 kWh	Jusqu'à 224 ou 352 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,50 à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	1.000 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 (50 kWh, autonomie théorique de 224 km) ou une plus grosse pour ceux qui effectuent de longs trajets d'une traite (75 kWh, autonomie annoncée de 352 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'honnête 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.

Un essai ou un devis ?
 Scannez ce code QR :



PEUGEOT E-EXPERT

FOURGONS COMPACTS ÉLECTRIQUES



€ **37.700 €** HTVA (L2) TCO **587,28 €** HTVA/PAR MOIS (L3 - 75 kWh)

- + BIEN VU**
- Choix entre deux batteries
 - Bonne charge utile pour la catégorie
- 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**

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 ch	50 ou 75 kWh	Jusqu'à 224 ou 352 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,50 à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	1.000 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :

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: le Partner partage avec ses cousins son intérieur remanié fin 2023, se décline en deux longueurs et peut recevoir deux piles différentes: 50 kWh (autonomie annoncée de 224 km) et 75 kWh (352 km annoncés). Ces versions électriques s'apprécient surtout en ville, où leur moteur de 136 ch/270 Nm se montre doux, silencieux et suffisamment coupleux. Sur les grands axes, le moulin a moins d'allant et, comme toujours en électrique, la consom-

mation 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%. Pour qui apprécie un peu plus de style, le Peugeot Expert électrique se décline aussi en version «Tech Edition» au look sportif (uniquement en 75 kWh et L2, au prix de 46.700 € HTVA).

RENAULT TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC



À PARTIR DE € **39.835 €** HTVA (L1H1) TCO **482,61 €** TTC/PAR MOIS (L2H2)

- + BIEN VU**
- Chargeur AC de 22 kW
 - Disponible aussi en H2
- MAL VU**
- Prix assez élevé
 - Performances un peu justes en charge

VOLUME UTILE JUSQU'À **8,9 M³** CHARGE UTILE JUSQU'À **1.149 KG**

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
122 ch	50 kWh	294 km

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 ou 1,90 m
Masse tractable freinée	920 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :

Valeur sûre de son segment, le Trafic se décline bien sûr en version électrique. Celle-ci est disponible en 3 variantes de carrosserie : L1H1 (5,08 m de long et 1,97 de haut), L2H1 (5,48 m de long) et L2H2 (2,50 m de haut), avec donc un grand volume utile maximum. Sous le capot, le modèle voit moins grand, avec un seul moteur, piqué au petit Kangoo électrique et délivrant seulement 122 ch et 245 Nm de couple. Le Trafic pèse environ 2 tonnes et, à vide, le 0-100 km/h est bouclé en environ 14 secondes. Mais en charge, ça traîne un peu. Quant à la vitesse de pointe, elle est bridée à 110 km/h. La batterie lithium-ion est de type NMC (nickel,

manganèse, cobalt) et offre une autonomie de 294 kilomètres en théorie, mais toujours un peu moins dans la réalité. Grâce au chargeur AC de 22 kW offert de série, la pile se remplit vite : en 2h35 seulement. Et on passe de 15 à 80% en 1h30. Par contre, sur borne DC, la puissance acceptée est limitée (50 kW) et il faut 1 heure pour passer de 15 à 80% de charge. Ce Trafic électrique offre une très bonne charge utile pour le segment et ce fourgon est réussi et agréable à vivre. Mais le prix de base est assez élevé par rapport à la concurrence de chez Stellantis (Citroën, Fiat, Opel, Peugeot). Une nouvelle génération est en préparation...

TOYOTA PROACE EV

À PARTIR DE
€ 44.580 € HTVA
 (Medium Van)
TCO 561,53 € HTVA/PAR MOIS
 (L3 - 75 kWh)



- + BIEN VU**
- Charge utile pour la catégorie
 - Garantie de 10 ans!
- MAL VU**
- Prix élevé, une seule batterie
 - Style assez fade

VOLUME UTILE JUSQU'À **6,6 M³**
 CHARGE UTILE JUSQU'À **1.000 KG**

Toyota fait appel à Stellantis pour se construire une gamme d'utilitaires en Europe et ce ProAce est un clone des Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel Vivaro et Peugeot Expert. En moins stylé, c'est vrai... Mais techniquement, c'est kif-kif et ce fourgon Toyota est donc lui aussi disponible en électrique. Cependant, on n'a droit ici qu'à la plus grosse batterie de 75 kWh (les fourgons Stellantis de ce segment sont également proposés avec une plus petite pile de 50 kWh, ce qui réduit le prix de base). Le ProAce EV promet une autonomie de 350 kilomètres, mais ce sera toujours moins dans la réalité, surtout si vous roulez essentiellement sur autoroute.

On dispose d'un chargeur embarqué triphasé de 11 kW qui remplit totalement la batterie en 7h30 environ. Sur les bornes rapides DC, la batterie accepte jusqu'à 100 kW de puissance en pic et se recharge à 80% en environ 45 minutes et à 100% en environ 1h50. Ce fourgon à pile pèse 2 tonnes à vide, peut embarquer 1 tonne de marchandise dans sa soute et tracter le même poids. Bref, cette Toyota a les qualités de ses donneurs d'organes du groupe Stellantis et offre en plus une garantie très large (10 ans/185.000 km), mais ça se paye car elle coûte aussi 2.000 € de plus qu'eux à l'achat à batterie équivalente...

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 ch	75 kWh	350 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	de 2,50 à 4,03 m
Largeur entre passages de roues	1,26 m
Hauteur de chargement	1,40 m
Masse tractable freinée	1.000 kg

VOLKSWAGEN E-TRANSPORTER

À PARTIR DE
€ 50.820 € HTVA
 (L1)
TCO 559,37 € TTC/PAR MOIS
 (L2 - 136 ch)



- + BIEN VU**
- Autonomie intéressante
 - Trois niveaux de puissance
- MAL VU**
- Prix élevé
 - Une seule hauteur

VOLUME UTILE JUSQU'À **6,8 M³**
 CHARGE UTILE JUSQU'À **1.193 KG**

Le Volkswagen Transporter de dernière génération est un clone 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 donc la première fois qu'un Vévo Transporter est commercialisé en électrique. Le moteur est implanté sur l'essieu arrière et entraîne les roues postérieures. Le client a le choix entre trois niveaux de 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 64 kWh utilisables, qui se recharge à 11 kW maximum en AC et à 125 kW en DC. Le constructeur allemand annonce une consommation électrique moyenne de 22 kWh/100 km pour la 136 ch et de 23 kWh/100 km pour les 218/286 ch, et une autonomie théorique de respectivement 330 et 318 km. Comptez plutôt 250 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 Custom pour tant techniquement identique.

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
De 136 à 286 ch	64 kWh	Jusqu'à 331 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	2.300 kg

Un essai ou un devis ?
 Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À

17 M³CHARGE UTILE (MMA 3,5 T)
JUSQU'À**1.395 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, on trouve des motorisations Diesel 2.2 BlueHDi d'origine Fiat (120, 140 ou 180 ch). 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'instruments digital en option.

La connectivité a bien progressé, tout comme les aides à la conduite, d'ailleurs: 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 (L2 à L4), 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 automatique en 120 ch
- Finition de la cabine un peu datée

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - de 120 à 180 ch

Consommation

(l/100 km)
de 7,2 à 10,4

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

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À
17 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T)
JUSQU'À
1.395 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 cependant en ergonomie avec un volant revu, une planche de bord redessinée et des matériaux plus valorisants. La connectivité progresse grâce à un combiné numérique 7" et un écran central jusqu'à 10". L'offre de moteurs Diesel reste vaste puisque l'on retrouve le 2.2 MultiJet Euro 6E de 120, 140 ou 180 ch, associés au choix 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 maximale. Grâce à quelques optimisations aérodynamiques, 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 d'attaque concurrentiel
- Équipement bien remis à jour

- MAL VU

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

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - de 120 à 180 ch

Consommation

(l/100 km)
de 7,2 à 10,4

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

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À

15,1 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T)
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» fait son apparition sur les versions

à boîte automatique, 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 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. quelconque 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 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

[Un essai ou un devis ?](#)

Scannez ce code QR :



FUSO CANTER

À PARTIR DE
€ 42.200 € HTVA
TCO 800,68 € TTC/PAR MOIS
 (130 ch - auto)



+ BIEN VU

- Petit camion robuste accessible avec permis B
- Moteur éprouvé, frein à l'échappement

- MAL VU

- Un peu rustique, Diesel bruyant
- Uniquement en châssis-cabine, pas de version fourgon

VOLUME UTILE JUSQU'À

DÉPEND DE L'AMÉNAGEMENT

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T) JUSQU'À

1.565 KG

Disponible uniquement en châssis-cabine à aménager, le Fuso Canter a fait l'objet en 2024 d'une série d'évolutions, principalement centrées sur la sécurité et l'ergonomie. La cabine a été revue, reprenant l'architecture de celle du modèle électrique eCanter. Elle intègre désormais un écran central de 6,95", compatible Apple CarPlay et Android Auto, un tableau de bord numérique, ainsi qu'un volant multifonction. Le rustique mais efficace Canter conserve ses moteurs Diesel (encore assez sonore...) de 3 litres (130 et 150 ch sur les version les plus légères, 175 ch sur les plus lourdes), une boîte manuelle à cinq rapports ou une

automatique (double embrayage) à six rapports. Le Canter se décline en deux types de cabine et 3 longueurs. Il est équipé d'un châssis en échelle et conserve un poids à vide contenu, compatible avec un bon niveau de charge utile. Les équipements de sécurité sont à jour : freinage d'urgence automatique, détection d'angle mort, alerte de fatigue, caméra de recul, capteurs de pression des pneus... Un dispositif de connexion pour éthylotest est de série. Et le frein moteur à l'échappement est bien utile en descente... La version électrique eCanter n'est pas disponible en 3,5 t, et reste donc hors du champ de ce guide.

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - de 130 et 150 ch	De 12,0 à 12,7

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	Dépend de l'aménagement
Largeur entre passages de roues	-
Hauteur de chargement	Dépend de l'aménagement
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.500 kg

IVECO DAILY

À PARTIR DE
€ SUR DEMANDE HTVA
TCO NON COMMUNIQUÉ



+ BIEN VU

- Utilitaire robuste, volume utile maxi. important
- Suspension pneumatique avec hauteur variable disponible

- MAL VU

- Style peu inspiré, détails de finition
- Politique commerciale (tarif non public mais sur demande uniquement)

VOLUME UTILE JUSQU'À

19,6 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T) JUSQU'À

2.132 KG

Disponible en roues simples ou jumelées à l'arrière, l'Iveco Daily propose un large éventail de carrosseries (5 longueurs et 3 hauteurs) et de motorisations. Ce grand fourgon est disponible en versions Diesel développant de 116 à 207 ch, ainsi qu'en déclinaison au gaz naturel (CNG 136 ch), avec ou sans transmission intégrale. À cela s'ajoute une alternative électrique, baptisée eDaily, à découvrir par ailleurs. L'Iveco Daily bénéficie en option d'une suspension pneumatique Air Pro qui permet d'adapter la hauteur de caisse et ajuste en temps réel la pression sur chaque amortisseur, en fonction de la charge et des irrégularités de la route, pour réduire l'angle de roulis jusqu'à 30% en virage. L'an dernier, le

Daily s'est offert une planche de bord entièrement repensée. Celle-ci accueille désormais un écran numérique configurable de 10,25", accompagné d'un écran multimédia de 10", offrant une interface plus moderne et intuitive. L'accès au véhicule a aussi bénéficié d'un coup de neuf : dès que le conducteur s'approche, les feux s'allument automatiquement et les portes se déverrouillent, sans avoir à sortir les clés. Enfin, pour compenser la prise de poids liée aux nouveaux équipements de sécurité obligatoires, Iveco propose un pack «lightweight». Celui-ci inclut notamment une suspension arrière à lame unique en matériaux composites et un réservoir de 40 litres, permettant de récupérer plus de 20 kg de charge utile.

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - de 116 à 207 ch CNG - 136 ch	À partir de 8,2 Non communiqué

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,6 à 5,12 m
Largeur entre passages de roues	1,32 m
Hauteur de chargement	De 1,54 à 2,10 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.500 kg

MAN TGE

GRANDS FOURGONS

À PARTIR DE

€ **41.842 €**

HTVA

TCO

NON COMMUNIQUÉ



- +** BIEN VU

 - Nouvelle architecture électronique
 - Insonorisation
- MAL VU

 - Direction légère à haute vitesse
 - Freinage perfectible (177 ch)

VOLUME UTILE JUSQU'À

18,4 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T) JUSQU'À

1.297 KG

A l'instar de son donneur d'organes, le VW Crafter, le MAN TGE a évolué en 2025 (technique, confort, sécurité). Visuellement, pas de changements. Mais une nouvelle architecture électronique, mieux protégée contre les cyberattaques, permet des mises à jour à distance. Le fourgon intègre de série le régulateur de vitesse adaptatif, le maintien actif dans la voie, le freinage d'urgence autonome, la reconnaissance des panneaux de signalisation et un détecteur de fatigue. Des dispositifs supplémentaires, comme l'assistance au changement de direction ou la conduite semi-autonome dans les embouteillages, complètent l'offre. L'habitacle a été

entièrement repensé: nouveau tableau de bord avec instrumentation numérique, un grand écran central tactile (jusqu'à 12,9"), volant multifonctions, frein de stationnement électrique et un démarrage sans clé. Avec trois hauteurs et trois longueurs, la gamme conserve son 2.0 litres TDI, associé à une boîte manuelle ou automatique (levier remplacé par une commande au volant). La version d'entrée de gamme disparaît, laissant place à des puissances de 140, 163 et 177 chevaux. Sur la route, saluons l'insonorisation, le confort de conduite et la facilité de prise en main, malgré une direction légère à haute vitesse et un freinage perfectible.

TECHNIQUE	
Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - de 140 à 177 ch	Non communiquée
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	de 3,45 à 4,85 m
Largeur entre passages de roues	1,38 m
Hauteur de chargement	de 1,73 à 2,20 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.500 kg

MAXUS DELIVER9

À PARTIR DE

€ **37.990 €**

HTVA (L3H2)

TCO

727,92 €

TTC/PAR MOIS (L3H2)



- +** BIEN VU

 - Equipement de base assez complet
 - Compatible biodiesel HVO
- MAL VU

 - Manque de choix dans les configurations
 - Prix de base élevés (mais grosse ristourne possible...)

VOLUME UTILE JUSQU'À

11,5 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T) JUSQU'À

1.140 KG

Venu de Chine, le Maxus Deliver9 thermique est animé par un 2.0 turbo Diesel de 148 ch (compatible avec le biodiesel HVO), associé à une boîte 6 manuelle. Ce fourgon, disponible uniquement en traction et en une seule dimension (L3H2) ne laisse pas beaucoup de choix de configurations à l'acheteur... Son équivalent électrique est plus généreux en la matière, de même que la version châssis-cabine en termes de conversions. L'accès à l'espace de chargement est facilité par de larges ouvertures et un plancher bas. À bord, la cabine propose une position de conduite surélevée, une bonne visibilité et un environnement moderne et connecté: écran tactile central, Bluetooth, compatibilité Apple

CarPlay/Android Auto selon les finitions. Côté sécurité, on retrouve l'ABS, l'ESP, une assistance au freinage d'urgence, ainsi que des aides à la conduite comme l'alerte de franchissement de ligne, de série sur le fourgon. Le confort de conduite est correct à vide, mais peut s'avérer un peu ferme sur chaussée dégradée ou à pleine charge. Selon les versions, le Deliver9 peut embarquer un système de suspension pneumatique arrière, améliorant la stabilité et le confort sous charge. Nous regrettons le prix catalogue un peu élevé face à certains concurrents bien mieux établis. Mais les remises (sans doute sponsorisées largement par le constructeur chinois lui-même) sont du même acabit !

TECHNIQUE	
Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - 148 ch	8,8
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	3,41 m
Largeur entre passages de roues	1,37 m
Hauteur de chargement	1,90 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.800 kg

MERCEDES SPRINTER

À PARTIR DE
€ 40.395 € HTVA
 (L2H1)
 TCO **685,19 €**
 TTC/PAR MOIS
 (L2H1 - 170 ch)



+

BIEN VU

- Boîte automatique 9G-TRONIC agréable
- Packs bien pensés

-

MAL VU

- Prix vite élevé
- Masse tractable moyenne pour le segment

VOLUME UTILE JUSQU'À

15,5 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T) JUSQU'À

1.360 KG

Revu en 2024, le Mercedes-Benz Sprinter propose un Diesel 2 litres décliné en quatre puissances (114, 150, 170 et 190 ch), associé à une boîte manuelle à 6 rapports ou à une boîte automatique 9G-TRONIC pour les versions les plus puissantes. Trois types de transmission sont proposés: traction, propulsion ou intégrale. Le poids total autorisé peut atteindre 5,5 tonnes. Le véhicule est disponible en variantes Fourgon, Tourer, châssis simple ou double cabine, avec trois longueurs et deux hauteurs (fourgon). Le volume de chargement maximal va jusqu'à 15,5 m³. Il intègre le système multimédia MBUX (écran 10,25") qui ouvre l'accès aux fonctions de navigation, de gestion de flotte et à divers

services connectés via Mercedes me. Mieux vaut faire appel aux commandes tactiles qu'à la commande vocale... Le Sprinter dispose en série ou en option d'une série de systèmes d'assistance: freinage d'urgence autonome, détection de véhicules transversaux, alerte de franchissement de ligne, régulateur de vitesse, reconnaissance de la somnolence, angle mort, caméra de recul. Un assistant de changement de direction est disponible sur certaines versions. Des packs regroupent désormais les fonctions courantes, comme les packs Hiver, Sécurité active ou Espace de chargement. Cela simplifie la configuration en répondant aux exigences spécifiques.

TECHNIQUE	
Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - 114 à 190 ch	De 8,7 à 10,5
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	de 3,37 à 4,81 m
Largeur entre passages de roues	1,35 m
Hauteur de chargement	de 1,72 à 2,01 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.000 kg

NISSAN INTERSTAR

À PARTIR DE
€ 34.650 € HTVA
 (L2H2)
 TCO **601,23 €**
 TTC/PAR MOIS
 (L3H2 - 150 ch)



+

BIEN VU

- Garantie de 5 ans/160.000 kilomètres
- Look costaud, face avant distinctive

-

MAL VU

- Plus cher que son donneur d'organe, le Renault Master
- Pas de version L3H3 contrairement au Master

VOLUME UTILE JUSQU'À

13 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T) JUSQU'À

1.447 KG

Bien qu'il repose sur la même base technique que le Renault Master (à lire par ailleurs), le Nissan Interstar parvient à affirmer son propre caractère grâce au travail de la marque japonaise sur le design extérieur. La face avant adopte une calandre inédite, marquée par des motifs horizontaux distinctifs, tandis que la signature lumineuse a été entièrement repensée pour lui offrir une identité visuelle singulière et reconnaissable au premier coup d'œil. Nous avons relevé d'autres différences. Sous le capot, par exemple. Si le Master ne propose pas la version la moins puissance du bloc Diesel en Belgique, Nissan l'a reprise dans son offre. Ainsi, le 2.0 dCi est disponible

dès 105 ch, auquel viennent évidemment s'ajouter les variantes 130, 150 et 170 ch. une boîte auto 9 vitesses est disponible. L'Interstar se contente par contre des versions L2H2 (10,8 m³) et L3H2 (13 m³). Pas L3H3 à l'horizon. Selon la version, la charge utile approche les 1.500 kilos, avec une capacité de remorquage jusqu'à 2.500 kg. Enfin, encore une divergence avec Renault: la garantie. Nissan propose en effet une couverture constructeur plus étendue, avec 5 ans ou 160.000 kilomètres. C'est peut-être cela qui justifie un tarif supérieur de plus de 1.000 euros par rapport à son cousin français... Pour le reste, évidemment, le Nissan Interstar est un copié/collé du Renault Master.

TECHNIQUE	
Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - de 105 à 170 ch	de 7,4 à 8,5
DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS	
Longueur maxi de chargement	de 3,22 à 3,85 m
Largeur entre passages de roues	1,38 m
Hauteur de chargement	1,88 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 2.500 kg



VOLUME UTILE JUSQU'À

17 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T)
JUSQU'À

1.395 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 six rapports ou à une nouvelle transmission automatique à huit 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, agréable au demeurant, 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 automatique en 120 ch
- Finition de la cabine un peu datée

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - de 120 à 180 ch

Consommation

(l/100 km)
de 7,2 à 10,4

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

[Un essai ou un devis ?](#)

Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À
17 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T)
JUSQU'À
1.395 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 (sans oublier le grand Toyota). 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 (Euro 6E) et Heavy Duty (Euro VIE), 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 automatique en 120 ch
- Finition de la cabine un peu datée

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - de 120 à 180 ch

Consommation

(l/100 km)
de 7,2 à 10,4

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

[Un essai ou un devis ?](#)

Scannez ce code QR :





VOLUME UTILE JUSQU'À

14,8M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T)
JUSQU'À

1.378 KG

Élu Van of the Year 2025, le Renault Master se distingue par un design à la fois imposant et affiné. De longues heures passées en soufflerie spécialisée dans les études aérodynamiques d'avions ont permis de diminuer sa résistance à l'air de 20 %, économisant jusqu'à 1,5 litre de carburant. 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 l'usage de plastiques durs, l'intérieur se veut pratique avec 135 litres de rangements et un siège central adaptable en bureau mobile.

Il adopte une planche de bord orientée conducteur et un grand écran tactile de 10" intégrant le système multimédia OpenR Link compatible Android Auto et Apple CarPlay. Le freinage dynamique électrique 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. La marque au Losange a également intégré 20 aides à la conduite (dont certaines allongent une liste d'options déjà bien fournie), dont l'aide au maintien de voie, le freinage d'urgence, ou l'assistance en cas de vent latéral.

+ 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 11,1

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

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :





+ BIEN VU

- Dotation de série
- Garantie de 3 à 10 ans

- MAL VU

- Prix élevé
- Ligne datée

VOLUME UTILE JUSQU'À

17 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5 T)
JUSQU'À

1.415 KG

Longtemps absent du segment des grands utilitaires, Toyota a lancé en 2024 le Proace Max, fruit d'un partenariat avec Stellantis. Sa base technique est celle des Citroën Jumper, Peugeot Boxer, Fiat Ducato et Opel Movano, tous assemblés en Italie. Le Proace Max se distingue principalement par une garantie de minimum trois ans (jusqu'à dix ans, sous conditions). Toyota insiste également sur un contrôle qualité renforcé. L'engin est proposé en trois longueurs (5413 mm, 5998 mm, 6363 mm) et trois hauteurs (2254 mm, 2524 mm, 2764 mm), de L2H1 à L4H3, avec un empattement variant entre 3450 mm et 4035 mm. Le volume utile va de 10 à 17

m³. Les portes arrière s'ouvrent à 270°, tandis que la porte latérale coulissante atteint 1,25 m de large. Le Proace Max utilise un 2.2 Diesel (d'origine Fiat) de 120, 140 et 180 ch, avec boîte manuelle 6 rapports ou automatique 8 rapports, et une version électrique (à lire dans ce Guide). Pour les versions au gasoil, la capacité de remorquage va de 1.425 kg à 3.000 kg. Sur le plan de la sécurité, le Proace Max intègre des systèmes obligatoires récents ainsi que des dispositifs exclusifs comme l'Event Data Recording, qui enregistre les données en cas d'accident, et une assistance en embouteillage qui gère la conduite grâce au régulateur adaptatif.

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - de 120 et 180 ch

Consommation

(l/100 km)
de 7,8 à 9,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement
Largeur entre passages de roues
Hauteur de chargement
Masse tractable freinée

de 3,12 à 4,07 m
1,42 m
de 1,66 à 2,17 m
Jusqu'à 3.000 kg

Moniteur Automobile **est sur Whatsapp!**

De nombreux concours exclusifs sont à venir, rejoignez-nous pour ne rien manquer.





VOLUME UTILE JUSQU'À

18,4 M³CHARGE UTILE (MMA 3,5 T)
JUSQU'À**1.254 KG**

Modèle bien établi dans le segment des grands utilitaires, le Volkswagen Crafter est l'une des références du segment des grands fourgons, même si son offre semble moins diversifiée que chez la concurrence. L'an dernier, le 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 dyna-

mique des panneaux, un limiteur de vitesse et une aide au stationnement arrière. Le Travel Assist 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 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 8,1 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 1,861 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.000 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
Scannez ce code QR :



CITROËN **Ë-JUMPER**

À PARTIR DE
€ 53.400 € HTVA
 (L3H2)
 TCO **635,09 €**
 TTC/PAR MOIS
 (L3H3)



- + 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 (MMA 3,5T)
 JUSQU'À
635 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 420 km d'autonomie WLTP. Trois modes de conduite (Normal, Éco, Power) ajustent la puissance et quatre niveaux de régénération sont sélectionnables via des palettes au volant. La recharge suit la même logique de montée en puissance: un char-

geur 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 420 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 2.000 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
 Scannez ce code QR :



FARIZON **SUPERVAN**

À PARTIR DE
€ 41.780 € HTVA
 (L1H1)
 TCO **NON COMMUNIQUÉ**



- + BIEN VU**
- Look original
 - Impression de bonne qualité (à confirmer)
- MAL VU**
- Aides à la conduite trop intrusives
 - Volant non réglable en profondeur

VOLUME UTILE JUSQU'À
13 M³
 CHARGE UTILE (MMA 3,5T)
 JUSQU'À
1.390 KG

Beherman Motors lance en Belgique la marque chinoise Farizon, filiale du groupe Geely (Volvo, Polestar, etc.), avec un premier modèle: le SuperVan (SV), un utilitaire entièrement électrique à configuration unique, 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 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 plus tard 106 kWh. Elles permettent respectivement une autonomie de 270 à 302 km, 319 à 376 km, et jusqu'à 398 km pour la plus grosse à venir. 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 1.500 mm, les portes arrière pivotant à 270 degrés 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 défaut, 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 restreinte pour simplifier l'approvisionnement. Cinq concessions belges assurent déjà le service, avec garantie de 5 ans (8 ans pour la batterie) et assistance incluse.

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
231 ch	67 ou 83 kWh	de 270 à 376 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



Le Fiat e-Ducato a franchi un cap en 2024 avec une nouvelle génération plus aboutie. Il repose sur une architecture revue qui permet d'intégrer une batterie de 110 kWh, promettant jusqu'à 420 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. L'équipement de série est fourni: 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 ses caractéristiques sont quasi identiques à celles des modèles jumeaux de Stellantis.

À PARTIR DE
€ **53.400 €** HTVA
(L3H2)
TCO **648,59 €** TTC/PAR MOIS
(L3H2)

+ 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 M³CHARGE UTILE (MMA 3,5T)
JUSQU'À**635 KG**

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
270 ch	110 kWh	Jusqu'à 420 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 2.000 kg

Un essai ou un devis ?
Scannez ce code QR :



FORD E-TRANSIT



On connaissait déjà la batterie de 68 kWh du Transit, lui permettant de parcourir jusqu'à 312 km WLTP. 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 récemment enrichi sa gamme avec une version équipée d'une nouvelle 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 récupérer 116 km d'autonomie en seulement 10 minutes, ou de monter 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 nouveau 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: 184 ou 269 ch, avec un couple de 430 Nm dans les deux cas. Et tous les Ford Transit électriques sont des propulsions.

À PARTIR DE
€ **45.715 €** HTVA
(L2H2)
TCO **661,81 €** TTC/PAR MOIS
(L4 H3 - 184 ch, 89 kWh)

+ BIEN VU

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

- MAL VU

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

VOLUME UTILE JUSQU'À

15,1 M³CHARGE UTILE (MMA 3,5T)
JUSQU'À**1.018 KG**

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
184 ou 269 ch	68 ou 89 kWh	de 312 à 402 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

Un essai ou un devis ?
Scannez ce code QR :





- + BIEN VU**
- Choix entre plusieurs batteries
 - Châssis costaud
- MAL VU**
- Autonomie trop juste en MMA 3,5 T, charge rapide moyenne
 - Politique commerciale (tarif non public mais sur demande uniquement)

VOLUME UTILE JUSQU'À

19,6 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5T) JUSQU'À

1.256 KG**TECHNIQUE**

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
190 ch	MMA 3,5T: 37 ou 74 kWh	de 130 à 265 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,6 à 5,12 m
Largeur entre passages de roues	1,32 m
Hauteur de chargement	De 1,54 à 2,10 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 3.500 kg

L'Iveco e-Daily se distingue par une approche modulaire de l'électrification des utilitaires. Conçu sur la base du châssis robuste du Daily thermique, il conserve une structure portante qui permet de multiples configurations, de la fourgonnette classique aux véhicules carrossés plus spécifiques. Le moteur développe 190 ch mais la vitesse maxi est bridée à 120 km/h. L'autonomie repose sur une architecture à batteries modulaires: le véhicule peut être équipé d'une, deux, trois ou quatre batteries (de 37 à 148 kWh), en fonction des besoins spécifiques (mais avec des autonomies toujours trop limitées, selon nous). Cette flexibilité permet d'optimiser le rapport coût/autonomie, en limitant le poids embarqué en cas de mis-

sions généralement courtes, tout en permettant une autonomie étendue si les trajets plus longs sont fréquents. La recharge, elle aussi, s'adapte aux contraintes: de 11 kW en courant alternatif jusqu'à 80 kW en courant continu, elle autorise aussi bien des recharges lentes au dépôt que des recharges rapides en itinérance. Enfin, l'e-Daily intègre une connectivité embarquée permettant le préconditionnement thermique du véhicule et le suivi à distance des cycles de recharge. À noter que l'Iveco eMoovy (châssis-cabine uniquement) a intégré la gamme, fruit d'un partenariat stratégique avec Hyundai, marquant l'arrivée du constructeur italien sur le segment des utilitaires légers électriques de milieu de gamme.



- + BIEN VU**
- Bon équipement
 - Charge utile pour le segment
- MAL VU**
- Pas de système de navigation intégré
 - Vitesse maxi limitée

VOLUME UTILE JUSQU'À

12,5 M³

CHARGE UTILE (MMA 3,5T) JUSQU'À

965 KG**TECHNIQUE**

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
204 ch	77 ou 88 kWh	de 287 à 358 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 2,42 à 3,41 m
Largeur entre passages de roues	1,37 m
Hauteur de chargement	de 1,80 à 2,02 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 1.500 kg

Le Maxus eDeliver9 est un utilitaire électrique décliné en plusieurs longueurs et hauteurs (de L2H2 à L3H3), avec un volume utile allant jusqu'à 12,5 m³ et une charge utile comprise entre 730 et 965 kg selon les versions. Voilà qui le rend bien plus polyvalent que son frère thermique. Ce fourgon se dote d'un moteur de 150 kW (204 ch) et 330 Nm, alimenté par une batterie LFP de 77 ou 88 kWh. L'autonomie selon le cycle WLTP varie entre 287 et 358 km. La vitesse est limitée à 100 km/h et la capacité de remorquage atteint 1.500 kg. La recharge s'effectue à 11 kW en courant alternatif (environ 8 à 9 heures) ou jusqu'à 80 kW en courant continu, avec un passage de 10 à 80% annon-

cé en 51 minutes. L'équipement de série comprend un écran tactile de 12,3", Apple CarPlay et Android Auto, sièges chauffants, caméra de recul, régulateur adaptatif, démarrage sans clé et de nombreuses aides à la conduite. Mais l'ergonomie de certains éléments reste perfectible. Le plancher de chargement est antidérapant, les parois sont protégées à mi-hauteur, et l'espace bénéficie d'un éclairage LED. Le seuil de chargement est un peu haut (à 63 cm du sol) mais les portes arrière s'ouvrent jusqu'à 236°. Une deuxième porte latérale coulissante peut être ajoutée en option. La garantie atteint 5 ans ou 100.000 km pour l'ensemble du véhicule, et 8 ans ou 160.000 km pour la batterie.

MERCEDES E-SPRINTER

À PARTIR DE
€ 52.890 HTVA
 (L2H1)
TCO 640,64 €
 TTC/PAR MOIS



+ BIEN VU

- Autonomie avec la plus grosse batterie
- Image de marque valorisante

- MAL VU

- Mode Eco un peu trop poussif
- Prix vite élevés

VOLUME UTILE JUSQU'À

14 M³
CHARGE UTILE (MMA 3,5T)
JUSQU'À
1.537 KG

Le nouvel eSprinter repose sur une architecture composée de trois modules indépendants: un module avant avec les composants haute tension, un module central intégrant la batterie dans le plancher, et un module arrière doté d'un essieu à propulsion électrique. Le moteur, désormais placé à l'arrière, est un bloc synchrone à aimants permanents, proposé en versions 136 ou 204 ch. Il pèse 130 kg, soit bien moins que celui de la génération précédente. L'autonomie atteint jusqu'à 440 km (WLTP), voire 500 km en cycle urbain, avec le plus grand des trois packs de batteries lithium-fer-phosphate disponibles (56, 81 ou 113 kWh selon version). La plus petite variante, elle, est

limitée à un rayon d'action de 220 km. Ces batteries, exemptes de cobalt et de nickel, sont plus durables mais aussi plus volumineuses et plus lourdes. Le surpoids est toutefois compensé par le moteur plus léger. La recharge peut s'effectuer en courant alternatif (11 kW) ou continu (jusqu'à 115 kW). Le système de récupération d'énergie s'ajuste automatiquement à la topographie et aux conditions de circulation. Sur route, le mode D Auto se montre efficace, mais le mode Eco manque de réactivité pour les dépassements. Le véhicule est désormais aussi proposé en châssis-cabine et peut tracter jusqu'à 1,5 tonne. Le volume de chargement du fourgon atteint 14 m³.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
136 et 204 ch	56, 81 et 113 kWh	de 220 à 440 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES/CAPACITÉS

Longueur maxi de chargement	de 3,37 à 4,41 m
Largeur entre passages de roues	1,35 m
Hauteur de chargement	de 1,72 à 2,01 m
Masse tractable freinée	Jusqu'à 1.500 kg

NISSAN INTERSTAR-E

À PARTIR DE
€ 45.600 HTVA
 (L2H2 40 kWh)
TCO 602,38 €
 TTC/PAR MOIS
 (L2H2 - 87kWh)



+ BIEN VU

- Garantie de 5 ans
- Très bonne charge utile pour la catégorie

- MAL VU

- Plus cher que le Renault Master à batterie équivalente
- Beaucoup de plastiques durs

VOLUME UTILE JUSQU'À

13 M³
CHARGE UTILE (MMA 3,5T)
JUSQU'À
1.331 KG

Le nouvel Interstar est le premier grand fourgon de Nissan à être proposé en version électrique. Il s'inscrit dans le plan du constructeur visant à électrifier l'ensemble de sa gamme de véhicules utilitaires légers d'ici à 2027. Tout comme son frère carburant au Diesel, le Nissan Interstar-e est le fruit d'un mariage avec Renault. Tout comme le Master électrique, l'Interstar-e a donc bénéficié des heures en soufflerie pour améliorer son coefficient aérodynamique de 20%, affichant une consommation théorique (presque accessible sur la route) de 21 kWh/100 km. Deux capacités de batterie sont disponibles: une version de 40 kWh adaptée aux trajets urbains, et une version de 87 kWh conçue pour les usages plus intensifs. Sur borne rapide en cou-

rant continu (DC), cette dernière peut récupérer jusqu'à 252 km d'autonomie en 30 minutes, grâce à une puissance de charge maximale de 130 kW. En courant alternatif (AC), la batterie de 40 kWh est couplée à un chargeur embarqué de 11 kW, tandis que celle de 87 kWh dispose d'un chargeur de 22 kW, permettant une recharge complète (de 10 à 100 %) en moins de 4 heures. En configuration 3,5 tonnes, l'Interstar-e (disponible en L2H2 et L3H2) offre une charge utile pouvant dépasser la tonne. À batterie équivalente, le fourgon Nissan est plus cher que son donneur d'organes Renault, mais offre une garantie plus large de 5 ans. La batterie de traction est couverte pendant 8 ans ou 160.000 km dans les deux cas.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
130 et 140 ch	40 et 87 kWh	de 180 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	1,88 m
Masse tractable freinée	2.500 kg

OPEL MOVANO ELECTRIC

À PARTIR DE
€ 53.400 € HTVA
 (L3H2)
 TCO **626,84 €**
 TTC/PAR MOIS
 (L2H2)

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

VOLUME UTILE JUSQU'À
17 M³
 CHARGE UTILE (MMA 3,5T)
 JUSQU'À
635 KG

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
270 ch	110 kWh	Jusqu'à 420 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	2.000 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 de couple, alimenté par une grosse batterie de 110 kWh offrant jusqu'à 420 km d'autonomie théorique (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 635 kg en MMA de 3,5 tonnes (ou jusqu'à 1.385 kg pour la version MMA 4 tonnes avec permis camion) et une capacité de remorquage de 2 tonnes. À bord, on retrouve un écran tactile de 10 pouces 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.

[Un essai ou un devis ?](#)
 Scannez ce code QR :



PEUGEOT E-BOXER

À PARTIR DE
€ 53.400 € HTVA
 (L3H2)
 TCO **635,84 €**
 TTC/PAR MOIS
 (L3H3)

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

VOLUME UTILE JUSQU'À
17 M³
 CHARGE UTILE (MMA 3,5T)
 JUSQU'À
635 KG

TECHNIQUE		
Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
270 ch	110 kWh	Jusqu'à 420 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	2.000 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 420 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 635 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 connectée ou encore un chargeur à induction. L'équipement inclut aussi plusieurs aides à la conduite comme le régulateur de vitesse adaptatif.

[Un essai ou un devis ?](#)
 Scannez ce code QR :



RENAULT MASTER E-TECH ELECTRIC

À PARTIR DE
€ 48.850 HTVA
 (L2H2 87 kWh)
 TCO **665,39 €** TTC/PAR MOIS
 (L2H1 - 87 kWh)



- + BIEN VU**
- Agrément de conduite et charge utile
 - Chargeur bidirectionnel
- MAL VU**
- Beaucoup de plastiques durs
 - Confort un peu ferme

VOLUME UTILE JUSQU'À
14,8 M³
 CHARGE UTILE (MMA 3,5T) JUSQU'À
1.100 KG

Le Renault Master E Tech Electric repose sur la plateforme multi énergies du Master de quatrième génération. Cette version électrique est pour l'instant disponible en version 140 ch/300 Nm avec grosse batterie de 87 kWh (autonomie WLTP de 460 km). À terme arrivera (mais on ne sait pas encore quand exactement...) une pile plus petite (40 kWh) annonçant une autonomie (trop...) limitée de 180 km WLTP. En conduite souple et économique, la version E-Tech Electric se comporte comme un gros «bloc» apaisant, bien posé sur la route pendant que son conducteur cherchera la bonne position de conduite à cause d'un pédalier qui semble positionné un peu trop à droite. 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 future plus petite batterie. En courant alternatif, le chargeur 22 kW permet de charger la grosse batterie en moins de 4 h. Disponible en deux longueurs et deux hauteurs, le Master E Tech offre une charge utile de 1.100 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; la seconde de se servir des batteries du véhicule pour délivrer de l'énergie au réseau.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
130 et 140 ch	40 et 87 kWh	de 180 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 2.500 kg

[Un essai ou un devis ?](#)
 Scannez ce code QR :



TOYOTA PROACE MAX ELECTRIC

À PARTIR DE
€ 54.880 HTVA
 (L3H2)
 TCO **647,84 €** TTC/PAR MOIS
 (L3H2)



- + BIEN VU**
- Garantie de 10 ans
 - Moteur puissant et coupleux
- MAL VU**
- Poids très élevé
 - N'existe pas en version «courte» L2

VOLUME UTILE JUSQU'À
17 M³
 CHARGE UTILE (MMA 3,5T) JUSQU'À
710 KG

Le Toyota Proace Max Electric est, lui aussi, un copié/collé des grands fourgons du groupe Stellantis (Citroën É-Jumper, Fiat e-Ducato, Peugeot e-Boxer et Opel Movano Electric). Ce grand fourgon est proposé en six configurations, combinant trois longueurs et trois hauteurs, pour un volume utile allant jusqu'à 17 m³. Trois modes de conduite sont proposés. Le mode Eco limite la puissance à 163 ch pour maximiser l'autonomie. Le mode Normal libère jusqu'à 218 ch, pour un bon compromis entre performance et consommation. Le mode Power, à pleine puissance (270 ch), privilégie la réactivité, utile à pleine charge ou sur autoroute. L'autonomie atteint près de 400 km WLTP. Le freinage régé-

neratif est réglable sur quatre niveaux via des palettes au volant, permettant de récupérer de l'énergie lors de la décélération. La batterie de 110 kWh se recharge à 80% en 45 minutes sur borne rapide (150 kW). Un chargeur embarqué de 11 kW ou 22 kW (au choix) est prévu pour la recharge AC. Étonnement, ce fourgon électrique offre une meilleure charge utile et une plus grande capacité de traction que ses donneurs d'organes de chez Stellantis... L'habitacle est fonctionnel et le poste de conduite moderne se dote d'un écran tactile 10" compatible Apple CarPlay et Android Auto sans fil. L'équipement d'aide à la conduite est à jour, avec notamment un régulateur de vitesse adaptatif.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
270 ch	110 kWh	Jusqu'à 378 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	2.400 kg

DFSK RICH 6

À PARTIR DE
€ 29.744 € HTVA
TCO **NON COMMUNIQUÉ**



+ BIEN VU

- Tarif concurrentiel
- Base éprouvée, garantie 5 ans/200.000 km

- MAL VU

- Charge utile en retrait
- Design intérieur un peu vieillot

CHARGE UTILE JUSQU'À

790 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE

3.000 KG

Peu connu et peu diffusé chez nous, le constructeur chinois DFSK est présent sur le marché des pick-up avec ce modèle de 5,31 m de long, disponible uniquement en double cabine. Le Rich 6 est largement basé sur l'ancien Nissan Navara (3e génération), dont il reprend aussi le moteur (M9T) 2.3 Diesel de 163 ch et 380 Nm. Ce moteur est associé au choix à une boîte manuelle à 6 vitesses ou une automatique à 8 rapports qui abaisse la consommation moyenne de 0,3 l/100 km. La transmission intégrale offerte de série est de type enclenchable (non permanente) avec gamme de vitesses courte et différentiel arrière autobloquant. L'équipement de série

est bien fourni, avec notamment l'entrée/démarrage sans clé, la caméra de recul, la clim' automatique ou encore les connexions Apple CarPlay et Android Auto. Ce pick-up tracte un peu moins que la plupart de ses concurrents et sa charge utile est en retrait. Mais le prix est vraiment très concurrentiel pour le segment... De plus, la garantie est large (5 ans ou 200.000 km), mais les entretiens sont assez rapprochés (maximum 20.000 km ou 1 an). Et bien que ce pick-up repose sur une base Nissan éprouvée, pas sûr que la valeur de revente sera très élevée, vu l'absence d'image du constructeur chinois sur notre marché.

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - 163 ch

Consommation (l/100 km)

De 8,6 à 8,9

DIMENSIONS INTÉRIEURES

Longueur maxi de chargement

1,51 m

Largeur maxi de chargement

1,56 m

FORD RANGER

À PARTIR DE
€ 47.365 € HTVA
(Diesel 205 ch)
TCO **581,46 €**
TTC/PAR MOIS
(PHEV - 281 ch)



+ 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 (628 kg) à ressorts hélicoïdaux

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.059 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE

3.500 KG

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 deux Diesel (2.0 à 4 cylindres de 205/210 ch ou 3.0 V6 de 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!). 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 vrai petit chantier mobile... Cette pile permet aussi de parcourir jusqu'à 40 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. Cette version hybride conserve les capacités de charge des thermiques, mais impose un surcoût d'environ 5.000 € HTVA par rapport au Ranger 2.0 Diesel de 205 ch et de 1.200 € par rapport au 3.0 V6 Diesel de 240 ch.

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - de 205 à 240 ch
Essence - 292 ch
Hybride plug-in - 281 ch

Consommation (l/100 km)

De 8,8 à 10,6
13,8
De 6,3 à 6,5

DIMENSIONS INTÉRIEURES

Longueur maxi de chargement

1,56 m

Largeur maxi de chargement

1,64 m

Scannez le code QR et regardez notre essai sur moniteurautomobile.be



INEOS **GRENADIER QUARTERMASTER**

PICK-UP



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 disponible 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 en plastique avec bouchons de vidange autorise un lavage au jet d'eau. Original et bourré de personnalité, ce pick-up n'est par contre pas donné... Le prix d'une certaine exclusivité.

À PARTIR DE
€ 64.688 € HTVA
TCO **1026,76 €**
TTC/PAR MOIS
(essence - 286 ch)

+ 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

3.500 KG

TECHNIQUE

Moteur

Essence - 286 ch
Diesel - 249 ch

Consommation (l/100 km)

De 14,4 à 14,9
De 10,9 à 12,11

DIMENSIONS INTÉRIEURES

Longueur maxi de chargement
Largeur maxi de chargement

1,56 m
1,62 m

ISUZU **D-MAX**



Le D-Max est le 3e pick-up le plus vendu 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 1,57 mètre(s). Les versions à cabine étendue et double débutent à 39.275 € HTVA avec transmission intégrale. La simple cabine existe en propulsion (à partir de 32.755 €). 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 7 ou 9" seulement, compatible avec Apple Carplay et Android Auto. Un seul moteur sous le capot: le petit mais costaud 1.9 Diesel de 164 ch/360 Nm, capable de tracter un attelage de 3,5 tonnes. Ce bloc est associé d'office à une boîte auto 6 vitesses et se distingue par sa distribution par engrenages combinés à une chaîne, plus robuste qu'une courroie ou une chaîne traditionnelle. A noter que le D-Max sera aussi bientôt disponible en version électrique (batterie de 67 kWh, autonomie annoncée de 263 kilomètres), mais à prix salé: 73.990 € HTVA.

À PARTIR DE
€ 32.775 € HTVA
(Single Cab 4x2)
TCO **604,93 €**
TTC/PAR MOIS
(Extended Cab - 4x4)

+ BIEN VU

- Large choix de carrosseries
- Pick-up costaud, garantie 5 ans/200.000 km

- MAL VU

- Mobilier vieillot
- Version électrique trop chère

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.260 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE

3.500 KG

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - 163 ch

Consommation (l/100 km)

De 8,9 à 9,0

DIMENSIONS INTÉRIEURES

Longueur maxi de chargement

Largeur maxi de chargement

Jusqu'à 2,33 m (simple cabine)

1,53 ou 1,59 m

JAC T8 PRO

À PARTIR DE
€ 28.090 HTVA
 (Musso)
 TTC **622,60 €**
 TTC/PAR MOIS



+ BIEN VU

- Le pick-up le moins cher du marché
- Garantie 5 ans, kilométrage illimité

- MAL VU

- Pas de Diesel ni de boîte automatique
- Pas d'image de marque (valeur de revente?)

CHARGE UTILE JUSQU'À

900 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE

3.000 KG

JAC est une marque chinoise, dont Volkswagen est l'un des actionnaires. Fier de ses origines, ce pick-up frappe son patronyme en grand sur sa calandre. L'intérieur est assez cosy, avec des sièges en simili, un mobilier bicolore et une tablette centrale de 10,4" compatible Apple CarPlay/Android Auto. Mais pas de GPS intégré. Sous le capot, le T8 n'embarque pas de Diesel mais uniquement un moteur à essence d'origine japonaise (Mitsubishi): un 2.4 turbo de 155 ch et 320 Nm, associé à une boîte manuelle uniquement (6 vitesses). Plutôt gourmand dans l'effort, ce moteur à essence vient vite à bout

des 74 litres du réservoir... Une installation LPG est proposée pour un peu plus de 2.000 € HTVA. Ce pick-up se dote d'une transmission intégrale non permanente, couplée à une gamme de vitesses courtes. La charge utile et le poids tractable sont un peu en retrait par rapport aux concurrents Diesel, mais ça passe. Ce qui séduit surtout, c'est le prix: ce pick-up est le moins cher du marché! Et il est pourtant richement équipé de série (accès-démarrage sans clé, régulateur de vitesse, caméra 360°, jantes alu 18"). Le tout assorti d'une garantie de 5 ans kilométrage illimité.

TECHNIQUE

Moteur

Essence - 204 ch

Consommation
(l/100 km)
10,3

DIMENSIONS INTÉRIEURES

Longueur maxi de chargement
Largeur maxi de chargement

1,52 m
1,52 m

KGM MUSSO & GRAND MUSSO

À PARTIR DE
€ 34.702 HTVA
 (Musso)
 TTC **730,92 €**
 TTC/PAR MOIS



+ 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»

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.085 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE

3.500 KG

Lancé en 2018 sous la marque SsangYong (rebaptisée depuis KGM), ce pick-up est disponible en deux versions: le «normal» ou le Grand (+1.000 € HTVA), mesurant respectivement 5,09 mètres (ce qui est court pour le segment) ou 5,40 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 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 (870 kg). Le Grand, lui, est monté sur ressorts à lames et peut embarquer une tonne dans sa benne. Notons que le constructeur coréen offre une garantie de 5 ans/150.000 km sur ses pick-up.

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - 202 ch

Consommation
(l/100 km)
De 8,5 à 9,4

DIMENSIONS INTÉRIEURES

Longueur maxi de chargement
Largeur maxi de chargement

1,30 ou 1,61 m
1,57 m

KGM MUSSO EV

PICK-UP



À PARTIR DE
€ 36.769 HTVA
 (4x2 - 207 ch)

TCO **1812,66 €**
 TTC/PAR MOIS
 (4x4 - 414 ch)

+ BIEN VU

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

- MAL VU

- Petite benne
- Poids tractable limité pour le segment

CHARGE UTILE JUSQU'À

905 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE

1.800 KG

À côté de ses Musso Diesel, le constructeur sud-coréen KGM (ex-SangYong) propose aussi une version électrique, ce qui reste encore très rare dans le segment (le seul concurrent est le Maxus eTerron 9, nettement plus grand). 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: son habitacle est raffiné et sa courte benne n'incite pas aux grands travaux. Le modèle existe en propulsion monomoteur (207 ch/339 Nm) ou en intégrale bimoteur (414 ch/637 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 propulsion 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 propulsion (805 kilos contre 905). La batterie se charge en 10h20 sur borne AC (chargeur embarqué de 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, pour les loisirs ou le travail. Notons que le Musso électrique offre une garantie de 7 ans contre 5 pour les versions Diesel.

TECHNIQUE

Moteur	Capacité batterie (utilisable))	Autonomie WLTP
207 ou 414 ch	81 kWh	De 379 à 420 km

DIMENSIONS INTÉRIEURES

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

MAXUS T60 MAX



À PARTIR DE
€ 38.690 HTVA
 (4x2 - 215 ch)

TCO **652,92 €**
 TTC/PAR MOIS

+ 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

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 blocage du différentiel arrière. Le rapport prix/équipement est intéressant (ce Maxus coûte près de 10.000 € de moins qu'un Ford Ranger), mais quid de la valeur de revente?

TECHNIQUE

Moteur	Consommation (l/100 km)
Diesel - 215 ch	9,1

DIMENSIONS INTÉRIEURES

Longueur maxi de chargement	1,48 m
Largeur maxi de chargement	1,51 m

MAXUS E-TERRON 9

À PARTIR DE
€ 62.400 € HTVA
 TCO **747,65 €** TTC/PAR MOIS



- + 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 **545 KG**
 MASSE TRACTABLE FREINÉE **3.500 KG**

Grand frère du T60 Max, cet eTerra 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'eTerra est par contre très faiblard en matière de charge utile... Bon point cependant: ce pick-up se dote sous le capot avant d'un grand frunk de

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 théorique 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	Capacité batterie (utilisable)	Autonomie WLTP
442 ch	102 kWh	430
DIMENSIONS INTÉRIEURES		
Longueur maxi de chargement		1,56 m
Largeur maxi de chargement		1,50 m

RAM 1500

À PARTIR DE
€ 63.605 € HTVA
 TCO **NON COMMUNIQUÉ**



- + 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 endurants

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

Le Ram est désormais importé officiellement en Belgique par le groupe Hedin. Ce roc étire sa tole 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. Ça chauffe aussi sous le capot: plus de V8 mais un 6-cylindres de 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 rap-

ports. 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, se penche 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 enfiler les «miles» coude à la portière, assis dans des canapés posés pratiquement à hauteur du toit des berlines... Ambiance! En résumé, le RAM 1500, c'est un agréable petit bout d'Amérique (même un gros, en fait...).

TECHNIQUE	
Moteur	Consommation
Essence - 420 ou 540 ch	(l/100 km) De 13,1 à 14,2
DIMENSIONS INTÉRIEURES	
Longueur maxi de chargement	1,71 m
Largeur maxi de chargement	1,69 m

TOYOTA HILUX

PICK-UP



À PARTIR DE
€ 43.124 €
HTVA
(150 ch, Double Cab)

TCO **678,42 €**
TTC/PAR MOIS
(150 ch, Double Cab)

+ BIEN VU

- Robustesse notoire, garantie 10 ans/185.000 km
- Deux carrosseries au choix

- MAL VU

- Volant implanté fort bas
- Transmission intégrale non permanente

CHARGE UTILE JUSQU'À

1.080 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE

3.500 KG

Réputé (à juste titre...) invincible, le Hilux est le deuxième pick-up le plus vendu de Belgique depuis plusieurs années. Cette 8e génération a été lancée en 2016 et restylée en 2024 pour la troisième fois, intégrant notamment depuis lors les connexions Apple CarPlay/Android Auto sans fil. Le Hilux est proposé en deux carrosseries: cabine étendue à 4 places (Extra Cab) ou double cabine 5 places, avec une longueur de benne de respectivement 1,84 ou 1,55 mètre. La charge utile varie entre 1.045 et 1.100 kg. Le Hilux se décline aussi dans une version GR Sport (50.992 € HTVA) très stylée, avec carrosserie et voies élargies. Deux moteurs

Diesel sont proposés: un 2.4 litres de 150 ch/400 Nm (uniquement Double Cab) et un 2.8 litres de 204 ch/500 Nm. Tous deux sont associés d'office à une boîte automatique 6 vitesses et ils peuvent tracter un attelage de 3,5 tonnes. Le plus gros moteur est épaulé par une micro-hybridation 48V (sauf en GR Sport et Extra Cab), donnant un coup de boost électrique de 16 ch/65 Nm et censée faire baisser la consommation moyenne de 0,6 l/100km. Tous les Hilux sont d'office équipés d'une transmission intégrale (non permanente), d'une gamme de vitesses courtes et d'un blocage de différentiel arrière.

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - 150 ou 204 ch

Consommation

(l/100 km)
De 9,9 à 10,7

DIMENSIONS INTÉRIEURES

Longueur maxi de chargement
Largeur maxi de chargement

1,55 ou 1,84 m
1,54 m

VOLKSWAGEN AMAROK



À PARTIR DE
€ 50.200 €
HTVA
(Diesel 205 ch)

TCO **831,08 €**
TTC/PAR MOIS
(Diesel 240 ch Style)

+ BIEN VU

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

- MAL VU

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

CHARGE UTILE JUSQU'À

951 KG

MASSE TRACTABLE FREINÉE

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 reloué 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 les moteurs Diesel de chez Ford (2.0 Diesel à 4 cylindres de 205 ch/500 Nm et 3.0 V6 de 240 ch/600 Nm), associés d'office à une agréable boîte automatique à 10 rapports. L'Amarok 205 ch passe de 0 à 100 km/h en 10,5 secondes et le V6 en 8,8

secondes. Volkswagen fait par contre l'im-passe 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.

TECHNIQUE

Moteur

Diesel - de 205 à 240 ch

Consommation

(l/100 km)
De 8,8 à 10,3

DIMENSIONS INTÉRIEURES

Longueur maxi de chargement
Largeur maxi de chargement

1,64 m
1,58 m

Un essai ou un devis ?
Scannez ce code QR :





PRINT + DIGITAL

65,90€ /an

Restez en tête de l'actualité automobile

- ✓ Essais automobiles
- ✓ Aperçus exclusifs et reportages
- ✓ Conseils pratiques



**Abonnez-vous
maintenant !**

abo.moniteurautomobile.be

Kia présente : PV5 Cargo



Movement that inspires

Le tout nouveau Kia PV5 Cargo 100 % électrique allie durabilité et efficacité au quotidien. Avec jusqu'à 397 km⁽¹⁾ d'autonomie, 790 kg de charge utile et 4,4 m³ de volume de chargement, il est conçu pour répondre aux besoins des pros. Premier modèle de la stratégie PBV de Kia, il marque un tournant dans la mobilité utilitaire.

Découvrez-le sur kia.be ou demandez plus d'infos chez votre concessionnaire Kia.

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

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule.  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

*7 ans de garantie ou 150.000 km (selon la première limite atteinte, sans limite de kilométrage pendant les 3 premières années). **Le modèle exposé est à titre illustratif.

(1) Données provisoires à titre indicatif, sous réserve d'homologation définitive. E. R. : Kia Belgium SA (BE 0477.443.106 - IBAN : BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.

