AUTOGIDS & FLEET

KOOPGIDS
LICHTE VRACHT
2026



De complete gids van alle lichte bedrijfsvoertuigen op de markt

€ 9,90

fleet.be
autogids.be

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

Kia PV5.

Eén platform. Jouw keuze.



Movement that inspires

Innovatief, vooruitstrevend en 100 % elektrisch. Ontworpen om mee te groeien met jouw ambities. Dankzij het ultramoderne PBV-platform is de gloednieuwe PV5 van nature modulair.

De **PV5 Cargo,** International Van of the Year 2026, heeft een maximale laadcapaciteit tot 4,4 m³ en tot 800 kg laadvermogen, met een laaddrempel van maar 419 mm.

De **PV5 Passenger** laat je de keuze tussen 5 of 7 zitplaatsen. En de **PV5 Chassis Cab**, volledig om te vormen tot het perfecte voertuig op maat van je bedrijf.

Een rijbereik tot 416 km, opladen van 10 tot 80 % in een 30 minuten[1] en 7 jaar garantie.

Ontdek de PV5 in al zijn gedaanten bij je Kia-verdeler.

19,0 - 20,8 kWh/100 km • 0 g CO_2/km (WLTP)

Contacteer je Kia-verdeler voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig. GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.
(1) Op een laadpaal die minstens 150 kW elektriciteit opwekt. De echte laadsnelheid en laadtijd kunnen worden beïnvloed door de temperatuur van de batterij en de externe weersomstandigheden.*7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt), zonder kilometerbeperking tijdens de eerste 3 jaren).
**Het getoonde model is enkel illustratief. V.U.: Kia Belgium NV (BE 0427.443.106 - IBAN: BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem

7 JAAR GARANTIE*

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

De KoopGids Lichte Vracht 2026
Is een gezamenlijke uitgave van

ProduPress nv
Herrmann-Dubrouxlaan 54
1160 Brussel
&
Effective Media nv
Z. 1 Researchpark 20
1731 Zellik

Verantwoordelijke uitgever
Vincent Delmotte

Samenstelling
Laurent Blairon, Olivier Maloteaux

Coördinatie
Olivier Maloteaux

Eindredactie
Werner Van Kerckhoven

Redactie
Piet Andries & Olivier Maloteaux

Beelden
Constructeurs

Concept strategie
ITO Creative Consultancy

Coverontwerp
Peter Meyskens

Art Director
Peter Meyskens

Lay-out
Bert Baekelandt

Productiecoördinatie
Bert Baekelandt

Advertenties
Frank Debrauwer, Nicolas Van Frausum

De KoopGids Lichte Vracht is ook beschikbaar op:

autogids.be

fleet.be/koopgids-lichte-vracht-2026

Vooraf

Jouw marktoverzicht voor lichte bedrijfsvoertuigen

De markt voor lichte bedrijfsvoertuigen is een wereld op zich, die door zijn specifieke kenmerken behoorlijk complex kan zijn. Om je daarin wegwijs te maken hebben AutoGids, het toonaangevende Belgische automagazine, en Effective Media, specialist in fleet, opnieuw de handen ineengeslagen voor deze aankoopgids.

Hoewel de gevolgen van het onzekere economische klimaat merkbaar zijn, blijft het potentieel van de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen groot. Bestelwagens zijn per slot van rekening niet weg te denken uit onze economie: van zelfstandige vakmensen en grote bezorgbedrijven tot openbare diensten en de bouwsector, iedereen is ervan afhankelijk.

In deze gids beperken we ons tot lichte bedrijfsvoertuigen met een maximaal toegestane massa van 3,5 ton. Boven die grens is een vrachtwagenrijbewijs vereist en valt het voertuig onder de kilometerheffing. Al loopt er wel een proefproject waarbij elektrische bedrijfsvoertuigen tot 4,25 ton onder bepaalde voorwaarden met een rijbewijs B mogen worden bestuurd.

We zetten het volledige aanbod per categorie voor jou op een rij: compacte bestelwagens, middelgrote bestelwagens, grote bestelwagens en pick-ups. Daarnaast besteden we afzonderlijk aandacht aan de elektrische modellen. Die vormen in België nog altijd een minderheid, maar winnen gestaag terrein. In één jaar tijd is hun marktaandeel bijna verdubbeld, van 4 naar meer dan 7 procent. Kortom, de markt is volop in beweging. Op de volgende pagina's brengen we de belangrijkste modellen, ontwikkelingen en aandachtspunten overzichtelijk voor jou in kaart.

Veel leesplezier en succes met je keuze!

Olivier Maloteaux

INHOUD

Nieuwigheden: verwachte modellen 6
Fiscaliteit van lichte bedrijfsvoertuigen 8
Compacte bestelwagens met verbrandingsmotor 22
Compacte elektrische bestelwagens 36
Middelgrote bestelwagens met verbrandingsmotor 43
Middelgrote elektrische bestelwagens 52
Grote bestelwagens met verbrandingsmotor 59
Grote elektrische bestelwagens 68
Pick-ups 74

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

NIEUWE

RENAULT TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC

tot 450 km autonomie[2]
tot 1,25 t nuttig laadvermogen[2]
800V technologie
10,3 m draaicirkel, zoals bij Clio[2]
"Software Defined Vehicle"[3], evolutieve geconnecteerde services
100 % fiscaal aftrekbaar

meer info

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



tot 6 maanden gratis opladen bij de bestelling met het R pass-programma(1)

0 gr CO_2/km · 17,1-20,83 kwh/100 km (wltp)

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

(1) 6 maanden gratis laden bij aankoop van een nieuwe Renault Trafic Van E-Tech electric, besteld tussen 15/09/2026 en 31/12/2026. het aanbod is geldig vanaf de levering van het voertuig. het gratis laden komt overeen met een maximaal laadtegoed van € 1.000 btwi, berekend op basis van een gemiddeld kilometeraantal van 10 000 km gedurende 6 maanden met een nieuwe Renault Trafic Van E-Tech electric L1H1 advance 81 kWh, een gemiddelde laadkost van € 0,48/kWh btwi en een verbruik van 20,83 kWh per 100 km. aanbod uitsluitend geldig op laadpunten van het partnernetwerk eMSP (e-Mobility Service Provider) gekozen door Renault belgië luxemburg nv. de laadkaart wordt geleverd na de levering van het voertuig. zodra het laadtegoed is opgebruikt, worden laadsessies gefactureerd aan de op dat moment geldende tarieven van de eMSP-partner. aanbod niet cumuleerbaar, uitsluitend voor professionele klanten (beperkt tot 5 laadvoordelen per professionele klant), geldig bij de deelnemende Renault-verdelers. raadpleeg je verdeler voor de volledige voorwaarden. (2) homologatieprocedure loopt. (3) software-gedefinieerd voertuig. adverteerder: Renault belgië-luxemburg n.v. (invoerder), jozef II-straat 5de verd., bus 7c, 1000 brussel, BTW BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpr brussel. milieu-informatie [K.B. 19.03.2004] op www.renault.be ◆ GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

Binnenkort in de showroom

Hieronder vind je enkele van de belangrijkste nieuwigheden die binnenkort op de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen worden verwacht.

We stellen je hier een bloemlezing voor van de nieuwigheden die binnenkort hun opwachting maken op de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen. Omdat deze KoopGids vlak voor de opening van het salon van Hannover werd afgerond, konden we echter niet alle modellen opnemen die daar werden onthuld. Maar geen nood, scan gewoon de QR-code hiernaast: die brengt je rechtstreeks naar de rubriek lichte bedrijfsvoertuigen op de website van **AutoGids**.

Kia PV7 Cargo

Middelgrote elektrische bestelwagen uit Korea

De in Hannover voorgestelde Kia PV7 positioneert zich boven de al gelanceerde PV5 (zie pagina 39) en is ongeveer 5,20 meter lang. Daarmee komt hij terecht in het segment van de middelgrote bestelwagens. Net als zijn kleinere broer wordt de Kia PV7 uitsluitend elektrisch aangedreven, met keuze tussen een batterij van 71,5 of 96,2 kWh. Daarmee belooft Kia een rijbereik van meer dan 460 kilometer. Voor zijn marktintroductie is het wel nog even wachten: de PV7 Cargo wordt pas in de tweede helft van 2027 verwacht.


Kia PV7 Cargo


Mercedes VLE

Mercedes

Nieuwe **Vito** en **Sprinter** in aantocht

Mercedes vernieuwt de komende jaren stapsgewijs zijn gamma lichte bedrijfsvoertuigen. De nieuwe modellen worden ontwikkeld op basis van een modulair platform dat geschikt is voor verschillende aandrijflijnen. Het eerste gelanceerde model op deze nieuwe architectuur is de volledig elektrische VLE voor personenvervoer, de opvolger van de huidige V-Klasse. In de loop van 2027 volgt de bestelwagenversie, die de huidige Vito zal vervangen, en nog iets later krijgt ook de Sprinter een opvolger. De nieuwe modellen maken gebruik van Mercedes' elektrische VAN.EA-platform (Van Electric Architecture). Inclusief een 800-voltarchitectuur die hoge laadsnelheden aan DC-snelladers mogelijk maakt. Maar de toekomstige Vito en Sprinter zullen ook verkrijgbaar zijn met verbrandingsmotoren, op basis van de VAN.CA-architectuur (Van Combustion Architecture).


Renault Estafette E-Tech

Renault

Vertraging voor de **Estafette**

Naast de bestelwagenversie van zijn nieuwe elektrische Trafic (zie pagina 56) werkt Renault aan de Goélette, een chassis-cabinevariant met versterkte assen waarvan de marktintroductie niet lang meer op zich zou mogen laten wachten. Op hetzelfde platform ontwikkelt Renault ook de Estafette, een opvallende bestelwagen die specifiek is ontworpen voor stedelijke leveringen. Dankzij een daklijn van 2,60 meter biedt hij genoeg staahoogte voor iemand van 1,90 meter. Schuifdeuren en een rolluik achteraan vereenvoudigen het in- en uitstappen en het laden en lossen. De lancering van dit nichemodel is echter uitgesteld; Renault lijkt het concept eerst nog verder te willen verfijnen.

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



PEUGEOT BEVEELT TotalEnergies AAN Geef voorrang aan veiligheid.
5,2 – 13,2 l/ 100 km 18 – 35,2 kWH/100 km CO_2 0 – 347 g/km (WLTP)

Peugeot Pro Days van 1 tot 31 oktober.

Als u vrij besluit om op deze Peugeot regelmatig betaald onderhoud te laten uitvoeren zoals voorzien in het onderhoudsboekje en dat in het Peugeot-netwerk wordt uitgevoerd, geniet u gratis van een speciale garantie die de belangrijkste mechanische onderdelen van het voertuig dekt. Deze speciale garantie is geldig tot het eerstvolgende reguliere onderhoudsinterval, tot een maximum van 8 jaar (inclusief de duur van de commerciële garantie van de fabrikant) of 160.000 km (afhankelijk van wat zich het eerst voordoet, hierbij verduidelijk dat de wettelijke garantie niet beperkt wordt door deze termijnen) vanaf de eerste registratie van het voertuig. Deze speciale garantie heeft geen invloed op de commerciële garantie van de fabrikant, die geldig is, ongeacht waar het regelmatige onderhoud van het voertuig is uitgevoerd. Deze speciale garantie beperkt de rechten van de consument niet in het kader van zijn wettelijke garantie. Raadpleeg voor de inhoud, beperkingen en voorwaarden van deze speciale garantie de algemene voorwaarden die beschikbaar zijn op de website peugeot.be. V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux NV - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel: +32 78 15 16 15

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



Lichte bedrijfsvoertuigen in 10 vragen

Belastingen, fiscale aftrekbaarheid, btw, afschrijving: lichte bedrijfsvoertuigen vallen onder specifieke regimes afhankelijk van de regio's en het gebruik. Een overzicht in 10 vragen om financiële verrassingen met bestelwagens en pick-ups te vermijden.

1 WAT IS EEN LICHT BEDRIJFSVOERTUIG?

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

- Het voertuig moet door de DIV als "bedrijfsvoertuig" zijn ingeschreven.
- De toegelaten massa mag niet meer dan 3.500 kg bedragen.
- De laadruimte moet over de volledige oppervlakte voorzien zijn van een vaste, horizontale vloer zonder bevestigingspunten voor extra banken, stoelen of veiligheidsgordels.
- De lengte van de laadruimte moet minstens gelijk zijn aan 50% van de wielbasis (wat het aantal bedrijfsvoertuigen met dubbele cabine beperkt).
- Let op: in Wallonië moet het voertuig, om van het gunstige fiscale regime te genieten, ingeschreven zijn op naam van een onderneming (eenmanszaak of vennootschap) met inschrijving bij de Kruispuntbank. In de andere regio's geldt deze voorwaarde alleen voor pick-ups, niet voor bestelwagens (zie vraag 9).

2 HOEVEEL BEDRAGEN DE BELASTINGEN (BIV EN JAARLIJKSE VERKEERSBELASTING)?

In Vlaanderen, Wallonië of Brussel is een licht bedrijfsvoertuig (bestelwagen en pick-up voor professioneel gebruik) vrijgesteld van de belasting op inverkeersstelling (er is dus ook geen CO_2-malus in Wallonië).

De jaarlijkse verkeersbelasting is wél van toepassing op bestelwagens en pick-ups. Het bedrag verschilt per regio:

- In Brussel en Wallonië wordt de verkeersbelasting bepaald door de maximaal toegelaten massa (MTM) van het voertuig. Het jaarlijkse bedrag stijgt per schijf van 500 kg, met daarbovenop de verplichte "opdeciemen", ofwel een toeslag. Dit is het geldende tarief:

MAXIMAAL TOEGELATEN MASSA (MTM) IN KG		JAARLIJKSE TAKS IN EURO		
VAN	TOT	TAKS	OPDECIEM	TOTAAL
0	1.000	44,19	4,42	48,61
1001	1.500	57,96	5,80	63,76
1501	2.000	77,28	7,73	85,01
2001	2.500	96,60	9,66	106,26
2501	3.000	115,92	11,59	127,51
3001	3.500	135,24	13,52	148,76

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

GARANTIE 5 JAAR

Born Electric. Built for Business.

Welkom Farizon V7E.

Tot 1.373 kg
laden

2,9 m
laadlengte

1.000 kg
trekken

Tot 328 km WLTP-combi
rijden

FARIZON V7E
vanaf **€ 29.780**
excl. BTW



Prijs excl. btw en kosten. WLTP gecombineerd; werkelijke actieradius varieert naargelang rijstijl, belading, temperatuur en gebruik.

FARIZON

a GEELY brand

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

• In Vlaanderen houdt de berekening van de jaarlijkse rijtaks rekening met de MTM én met de CO_2-uitstoot van het voertuig.

Voor een nieuw voertuig met een MTM tot 2,5 ton bedraagt het basistarief 25,68 euro per schijf van 500 kg, met een minimum van 58,54 euro. Dat bedrag wordt vervolgens aangepast op basis van de CO_2-uitstoot (volgens de WLTP-norm): het wordt verhoogd of verlaagd met 0,30 % per gram CO_2 boven of onder een drempel van 122 of 149 g/km, binnen een vork van 24 tot 500 g/km. De drempel van 122 g/km geldt als de eerste inschrijving vóór 1 januari 2021 valt, die van 149 g/km als het na die datum was.

Voor bedrijfsvoertuigen van meer dan 2,5 ton blijft een nieuw voertuig dat aan de Euro 6-norm voldoet onder dit basistarief vallen, met echter een minimale jaarlijkse belasting van 58,54 euro. Geen zorgen, een online simulator op de website vlaanderen.be berekent dit automatisch.

3 IN WELKE MATE ZIJN LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN AFTREKBAAR?

Bedrijfsvoertuigen zijn volledig aftrekbaar, of ze nu een verbrandingsmotor of een elektrische aandrijving hebben. Deze regel geldt ook voor alle gerelateerde kosten: brandstof, leasing, verzekering, onderhoud, enzovoort.

Als het voertuig daarentegen ook privé wordt gebruikt – zelfs sporadisch – wordt de aftrekbaarheid verlaagd tot 75%, zowel voor aankoop of huur als voor bijkomende kosten.

De huidige regering overweegt de aftrekbaarheid van elektrische bestelwagens tot boven de 100% te verhogen om de energietransitie te stimuleren. Wordt vervolgd.

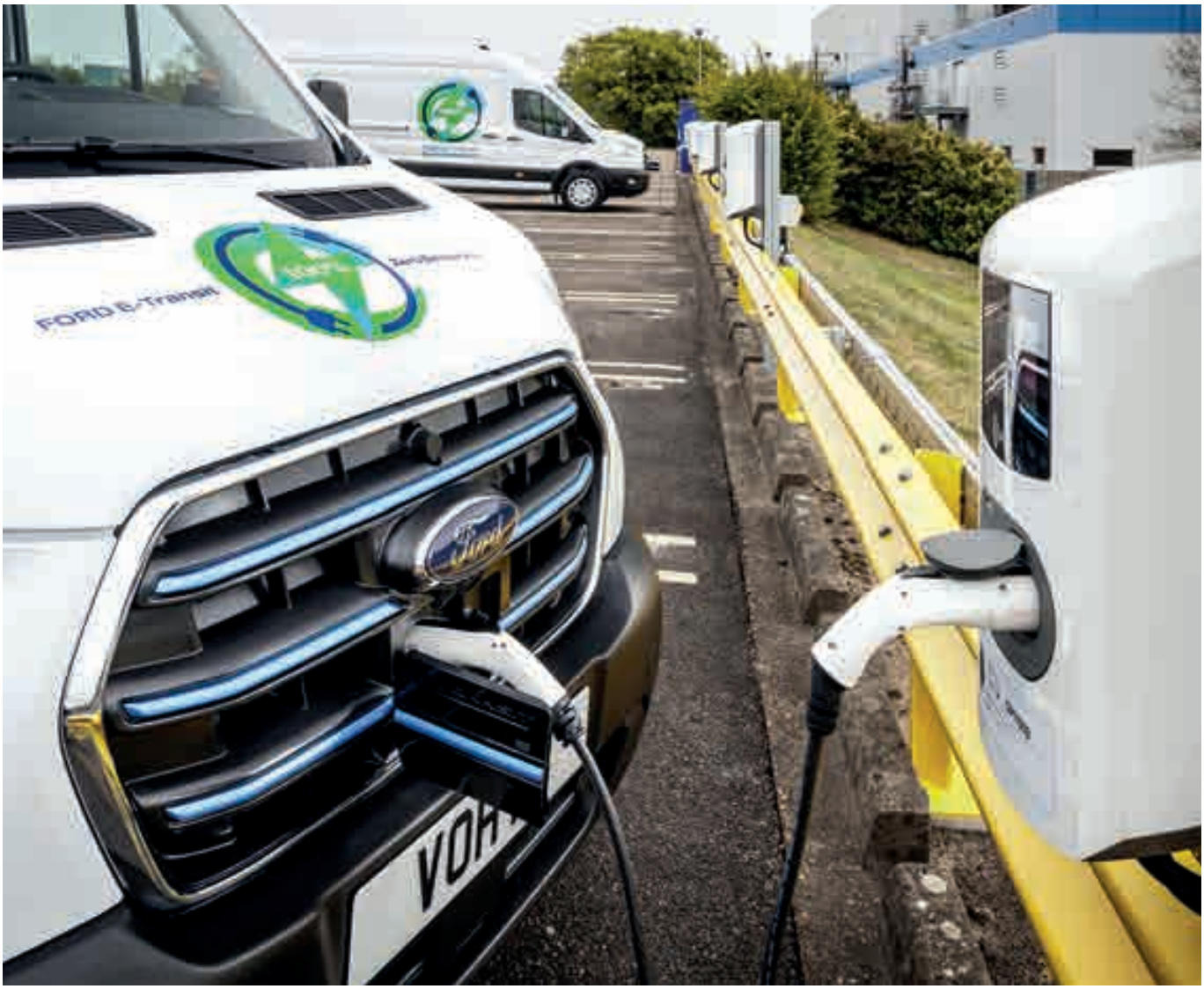
4 KAN IK DE VOLLEDIGE BTW TERUGKRIJGEN?

De btw van 21% kan volledig worden teruggevorderd als het voertuig uitsluitend voor professionele doeleinden wordt gebruikt. Bij privégebruik geldt een tarief van 85% als het gebruik hoofdzakelijk professioneel is; overheerst privégebruik, dan is dat 35%.

5 IS ER EEN FISCAAL VOORDEEL VOOR HYBRIDE OF ELEKTRISCHE BESTELWAGENS?

De verkoop van elektrische en hybride bedrijfswagens zit in de lift. Volgens Jato Dynamics, gespecialiseerd in data en marktonderzoek voor de auto-industrie, domineren verbrandingsmotoren nog altijd de Europese markt voor lichte bedrijfswagens. Hun marktaandeel daalde echter van 97,6% in 2019 naar 82,5% in 2025. Tegelijk steeg het aandeel van alternatieve aandrijvingen, zoals elektrische en hybride modellen, van 2,4% naar bijna 20%. De verkoop van volledig elektrische bedrijfswagens is zelfs verzesvoudigd. De groei is dus duidelijk ingezet.

In België zijn er geen fiscale voordelen voor hybride bestelwagens. Elektrische bedrijfswagens komen daarentegen



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

OPEL COMBO CARGO

DUITSE PRECISIE. KLAAR VOOR JOUW WERK

VANAF **16.790 €** EXCL. BTW*



OPEL

TOT **8** JAAR SPECIALE GARANTIE**

Zonder invloed op de wettelijke garantie.

5,3 - 6,5 l/100 km 138-155 g/km 18-19,2 kWh/100 km - Rijbereik 343 km (WLTP) GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Milieu-informatie [K.B. 19/03/04]: www.opel.be. Contacteer je Opel-verkooppunt voor meer informatie aangaande de fiscale aspecten van je voertuig. V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux NV - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel: +32 3 450 63 29.

*Vanafprijs zonder opties excl BTW. Aanbod voorbehouden aan professionals, geldig van 01/09/2026 tot 30/09/2026, bij aankoop van een Combo Start SCV Bestelwagen M Light Benzine 110 MT in het officiële Belgische Opel netwerk.

**Een reguliere onderhoudsbeurt, zoals vermeld in het onderhoudsboekje, uitgevoerd in het deelnemende officiële Opel-netwerk, geeft u gratis een speciale garantie op de belangrijkste mechanische onderdelen. Deze is geldig tot de volgende reguliere onderhoudsbeurt, tot een maximum van 8 jaar (inclusief de 2 jaar fabrieksgarantie) of 160.000 km (afhankelijk van welke limiet het eerst wordt bereikt met dien verstande dat de wettelijke garantie niet beperkt is tot deze voorwaarden) te rekenen vanaf de eerste registratie. Deze is niet van invloed op de commerciële fabrieksgarantie, die geldig is ongeacht waar de reguliere onderhoudsbeurt wordt uitgevoerd. Deze speciale garantie beperkt de rechten van de consument onder de wettelijke garantie niet. Voor inhoud, beperkingen en voorwaarden: zie algemene voorwaarden op opel.be. Aanbieding geldig voor een nieuwe Opel wagen aangekocht tussen 01/09/2026 en 30/09/2026 in het Belgische Opel netwerk van officiele verkooppunten en ingeschreven in België. Niet inwisselbaar voor een gelijkwaardig voordeel.

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



wel in aanmerking voor een fiscaal voordeel. Voor e-vans die vanaf 1 april 2026 worden aangeschaft, kunnen bedrijven genieten van een verhoogde investeringsaftrek van 40%. Concreet kunnen ze daardoor een aanzienlijk deel van de aankoopprijs aftrekken van hun belastbare winst.

Voor elektrische bestelwagens helpt die maatregel het kostenverschil met modellen met verbrandingsmotor te verkleinen. Er gelden wel enkele voorwaarden: het voertuig moet nieuw en emissievrij zijn, uitsluitend voor professionele doeleinden worden gebruikt en worden aangekocht of via financiële leasing worden verworven. Tweedehandsvoertuigen en voertuigen via operationele leasing komen met andere woorden niet in aanmerking.

6 WAT ZIJN DE REGELS QUA AFSCHRIJVING?

Het bedrijfsvoertuig kan genieten van een versnelde degressieve afschrijving, waardoor grotere uitgaven in de eerste jaren van het voertuig kunnen worden afgeschreven.

De onmiddellijke afschrijving van bijkomende kosten (inschrijving, specifieke uitrusting, enzovoort) is mogelijk. Met andere woorden, deze kosten kunnen volledig worden afgetrokken in het boekjaar waarin ze zijn gemaakt.

7 MOET ER VAA BETAALD WORDEN? HOE BEREKEN JE DAT?

Binnen een vennootschap is het voordeel van alle aard (VAA) alleen verschuldigd als het voertuig privé wordt gebruikt door de werknemer. Opgelet, in de praktijk beschouwt de fiscus de verplaatsingen tussen woonplaats en werkplaats doorgaans ook als privé.

Als een werknemer dagelijks een bestelwagen gebruikt om rechtstreeks van thuis naar verschillende werven te gaan, wordt geen voordeel van alle aard aangerekend. Zodra hij echter meer dan 40 dagen per jaar (zelfs niet-opeenvolgend) naar éénzelfde werf gaat vanuit zijn woonplaats, is het VAA wél van toepassing.

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

www.kgm.be

KGM
Korean Genius in Motion



MUSSO EV
100% elektrisch

NIEUWE
MUSSO
Diesel

ELEKTRISCH OF DIESEL.
MUSSO, ONKLOPBAAR OP ELK TERREIN.

Tot 10 JAAR GARANTIE + Lifetime assistance

5 JAAR WAARBORG Lifetime Assistance

Verbruik MUSSO EV : 23-26 KWH /100KM. 0 G/KM CO_2 (WLTP)
Verbruik MUSSO : 9,1-9,6 L/100KM. 238-252 G/KM CO_2 (WLTP)

Geef voorrang aan veiligheid.

Alle informatie en voorwaarden betreffende de garantie en bijstand zijn beschikbaar op aanvraag bij uw officiële KGM-verdeler en op www.kgm.be. Adverteerder: SsangYong Motors Middle Europe S.A. -Bedrijvenlaan 4, B-2800 Mechelen - E: info@kgm.be. Ondernemingsnummer (RPR Antwerpen): BTW BE 0829.189.355, Bank BE47 5645 1423 5180. Niet contractuele foto's. Milieuinformatie: (K.B. 19/3/2004). www.kgm.be. WLTP: Contacteer uw KGM-verdeler voor alle informatie. De Musso EV geniet een garantie tot 10 jaar en de Musso Diesel een garantie van 5 jaar, onder voorbehoud van de toepasselijke garantievoorwaarden.

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

Hoe bereken je het VAA voor een bedrijfsvoertuig? Dit heeft niets te maken met de berekening voor een bedrijfswagen. Het voordeel moet worden bepaald op basis van de werkelijke waarde voor de begunstigde. Je moet kunnen antwoorden op de vraag: "Welk bedrag zou de begunstigde moeten betalen om zo'n voordeel te verkrijgen?" Het VAA is niet van toepassing op eenmanszaken.

8 WELKE CO_2-BIJDRAGE?

De solidariteitsbijdrage (ook wel CO_2-bijdrage genoemd) is een bijdrage die de RSZ oplegt aan elke werkgever die een voertuig gratis ter beschikking stelt van een werknemer.

Bij vennootschappen kan een bedrijfsvoertuig vrijgesteld zijn van deze bijdrage, op voorwaarde dat het uitsluitend voor professionele doeleinden wordt gebruikt. De RSZ beschouwt verplaatsingen tussen de woonplaats en de werkplaats niet als privégebruik wanneer ze worden uitgevoerd met een bedrijfsvoertuig.

Uitzondering: als dit soort verplaatsingen naar dezelfde plek minstens 40 dagen per jaar plaatsvindt (opeenvolgend of niet), is de CO_2-bijdrage voor het hele jaar wél verschuldigd. Deze regel geldt niet voor eenmanszaken.

9 ZIJN PICK-UPS NOG ALTIJD VOORDELIG VOOR PARTICULIEREN?

Sinds 1 januari 2022 in Wallonië, 1 januari 2023 in Vlaanderen en 1 januari 2025 in Brussel genieten pick-ups niet langer van een gunstregime wanneer ze door particulieren worden ingeschreven. De fiscaliteit van dit soort voertuigen is in dat geval gelijkgesteld aan die van gewone auto's: met vaak een hoge BIV en verkeersbelasting, met als gevolg enkele honderden tot zelfs duizenden euro's extra.

De wetgeving geldt ook voor tweedehandse voertuigen die na de ingangsdatum van dit minder gunstige regime worden ingeschreven. De enige particulieren die ontsnappen aan deze fiscale verhoging, zijn degenen die al vóór deze data een pick-up hadden. Hun fiscale regime blijft ongewijzigd.

Opmerking: in Brussel en Vlaanderen kunnen particulieren nog steeds profiteren van fiscale voordelen als ze een bestelwagen kopen. Dat is echter niet meer het geval in Wallonië, waar bestelwagens als een personenvoertuig worden belast voor niet-professionelen.



10 MOGEN ALLE BEDRIJFSVOERTUIGEN RIJDEN IN LAGE-EMISSIEZONES (LEZ)?

Lichte bedrijfsvoertuigen zijn onderworpen aan dezelfde regels als auto's in de LEZ van Brussel, Antwerpen en Gent. Emissieloze voertuigen mogen er vrij rijden.

In Brussel zijn dieselbestelwagens met Euro 5-kwalificatie of lager sinds 1 januari 2026 niet meer toegelaten, net als benzinevoertuigen van het type Euro 0, 1 of 2. Voor hybride voertuigen gelden dezelfde regels als voor benzinevoertuigen. Wie met een voertuig rijdt dat niet aan de normen voldoet, kan voor 35 euro een dagpas kopen. Bij een overtreding kan de boete oplopen tot 350 euro.

De Vlaamse regering gaat de toegangsvoorwaarden voor de lage-emissiezones in Gent en Antwerpen voorlopig niet verstrengen. Dieselvoertuigen vanaf Euro 5 en benzines vanaf Euro 2 blijven er toegelaten. In 2027 zal de Vlaamse regering de luchtkwaliteit opnieuw evalueren en beslissen of een verstrenging alsnog nodig is.

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

Breng nieuwe energie in uw bedrijf



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

Ford PRO™

E-TRANSIT CUSTOM : 21,8- 24,6 KWH/100KM (GECOMBINEERD)
E-TRANSIT : 37- 40,9 KWH/100 KM (GECOMBINEERD)
E-TRANSIT COURIER : 17,1 KWH/100 KM (GECOMBINEERD)
TRANSIT CONNECT PHEV : 0,49 L/100 KM. 11 G/KM CO_2. (WLTP)

Milieu-informatie : ford.be Geef voorrang aan veiligheid. **ford.be**
*Bron: Officiële statistieken Febiac, Lichte Bedrijfsvoertuigen, België & Luxemburg. Nr. 1 BeLux-klassement gebaseerd op het gecombineerde resultaat van 2026. Info en voorwaarden op ford.be

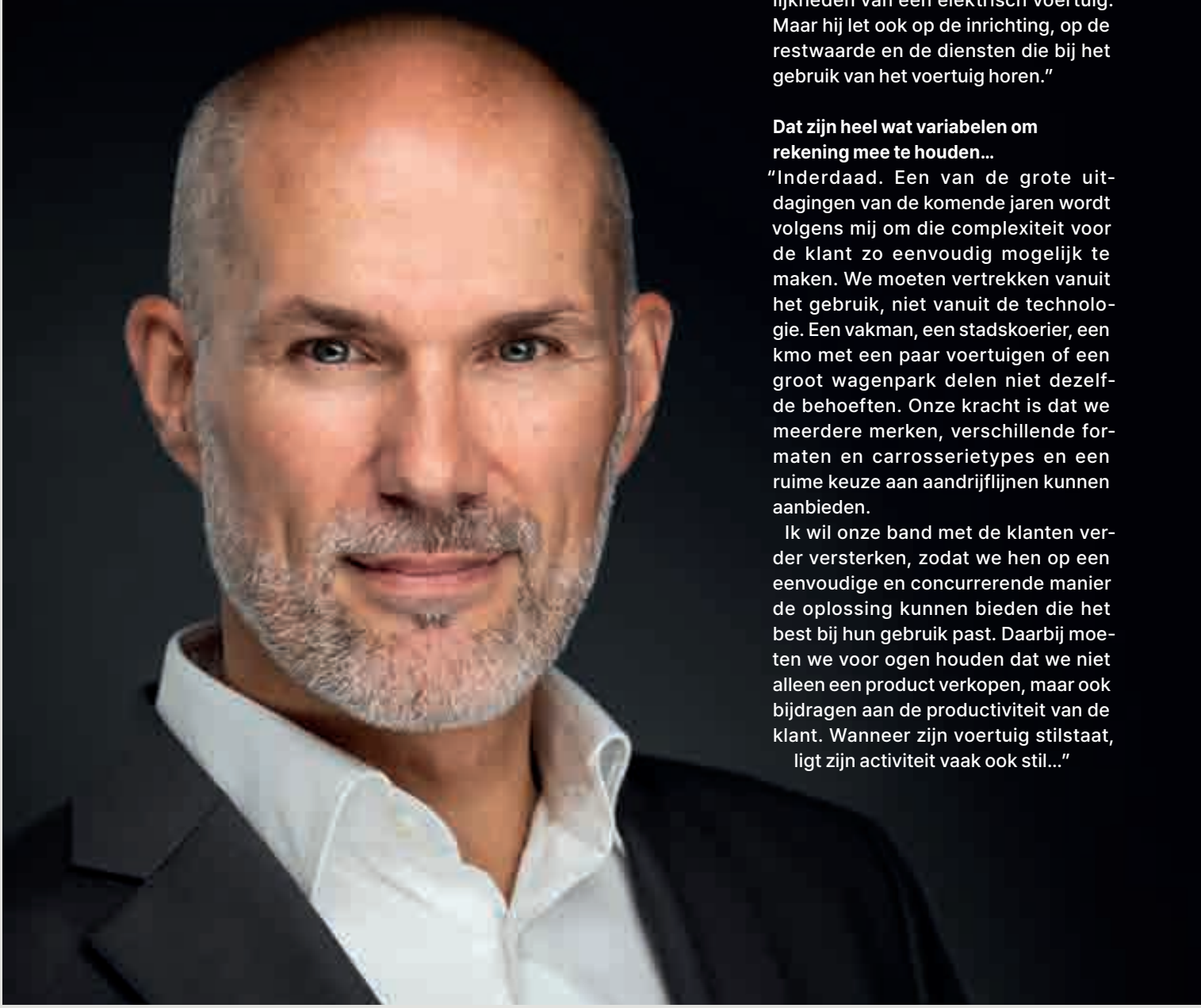
Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProduPress Advertising NV.

Interview Guy Van Gaever, Head of Stellantis Pro One Belux

"De **markt** richt zich steeds meer op het **gebruik**"

Met het nieuwe Smart Compact Van-gamma, dat zich richt op de essentie voor een scherpe prijs en een garantie van acht jaar (of 160.000 kilometer), speelt Stellantis Pro One Belux in op de veranderingen van de markt. We praten erover met Guy Van Gaever, de baas van Stellantis Pro One Belux.

Stellantis Pro One verenigt vier merken (Citroën, Fiat Professional, Opel en Peugeot) die actief zijn in alle segmenten van de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen (LCV's). Daarmee is de groep marktleider in Europa. Ook in België staat Stellantis sterk: één op de vier verkochte lichte bedrijfsvoertuigen in ons land behoort tot de groep, zwerfwagens inbegrepen. We spreken met Guy Van Gaever, die onlangs werd benoemd tot Head of Stellantis Pro One Belux, over zijn analyse en visie op de toekomst van de Belgische markt voor lichte bedrijfsvoertuigen.



Hoe doet de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen in België het?

"In de eerste helft van 2026 kromp de markt met 5%, maar de vraag van professionele gebruikers blijft in alle sectoren sterk. Wat vooral verandert, zijn de verwachtingen van de klant. Die komt niet langer zomaar een bestelwagen kopen met een bepaald vermogen en laadvolume. Hij kijkt ook naar de totale gebruikskosten – fiscaliteit, financiering, brandstofkosten, enzovoort – en eventueel de laadmogelijkheden van een elektrisch voertuig. Maar hij let ook op de inrichting, op de restwaarde en de diensten die bij het gebruik van het voertuig horen."

Dat zijn heel wat variabelen om rekening mee te houden…

"Inderdaad. Een van de grote uitdagingen van de komende jaren wordt volgens mij om die complexiteit voor de klant zo eenvoudig mogelijk te maken. We moeten vertrekken vanuit het gebruik, niet vanuit de technologie. Een vakman, een stadskoerier, een kmo met een paar voertuigen of een groot wagenpark delen niet dezelfde behoeften. Onze kracht is dat we meerdere merken, verschillende formaten en carrosserietypes en een ruime keuze aan aandrijflijnen kunnen aanbieden.

Ik wil onze band met de klanten verder versterken, zodat we hen op een eenvoudige en concurrerende manier de oplossing kunnen bieden die het best bij hun gebruik past. Daarbij moeten we voor ogen houden dat we niet alleen een product verkopen, maar ook bijdragen aan de productiviteit van de klant. Wanneer zijn voertuig stilstaat, ligt zijn activiteit vaak ook stil…"

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

Nu we het toch over aandrijflijnen hebben: komt in België de elektrificering op gang op de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen?

"Ja, maar het tempo ligt nog een stuk lager dan bij de personenwagens. Bij Stellantis Pro One België is elektrisch rijden momenteel goed voor ongeveer 7% van onze verkoop van bedrijfsvoertuigen. Dat is iets meer dan het aandeel op de Belgische markt, dat rond 6% ligt.

De overstap zal er niet alleen komen door klanten te vertellen dat een elektrisch voertuig beter is voor het milieu. Een professional maakt vooral een economische afweging. We werken hard aan dat aspect en hebben bijvoorbeeld in België en Luxemburg een initiatief gelanceerd waarmee we onze compacte en middelgrote elektrische bedrijfsvoertuigen tegen hetzelfde prijsniveau kunnen aanbieden als hun dieselvarianten. Zo nemen we op een heel concrete manier een van de belangrijkste drempels voor de overstap weg.

De grootste belangstelling voor elektrische voertuigen zien we uiteraard bij toepassingen met voorspelbare ritten: stadsdistributie, technische diensten, overheidsinstanties en wagenparken met voertuigen die regelmatig naar hun standplaats terugkeren. Ik ben ervan overtuigd dat het aandeel elektrische voertuigen verder zal toenemen. Maar de overstap moet pragmatisch verlopen. Het is onze rol om verschillende aandrijflijnen aan te bieden en elk bedrijf te begeleiden in het tempo dat bij zijn activiteiten past."



Blijft de actieradius bij elektrische bedrijfsvoertuigen het struikelblok?

"Niet noodzakelijk, en dat is een belangrijk punt. Voor een bedrijfsvoertuig is de juiste vraag eerder: 'Hoeveel kilometer heb ik dagelijks werkelijk nodig?' Een grotere accu biedt meer rijbereik, maar is ook duurder en zwaarder, waardoor het nuttige laadvermogen afneemt.

Voor ons nieuwe Smart Compact Van-gamma - Citroën Berlingo Van FIRST, Fiat Doblò EasyPRO, Opel Combo START en Peugeot Partner ACTIVE – hebben we bewust gezocht naar een evenwicht tussen bruikbare actieradius en prijs. De accu van 42 kWh biedt een rijbereik tot ongeveer 270 kilometer. Als een professionele gebruiker dagelijks 100 of 150 kilometer rijdt en 's avonds kan opladen, waarom zou hij dan betalen voor 400 of 500 kilometer actieradius? Dat noem ik '*right-sizing*': het juiste voertuig, de juiste accu en de juiste prijs voor het juiste gebruik."

Laten we het eens hebben over die nieuwe Smart Compact Van-reeks of SCV. Hoe is die ontstaan?

"Voor mij illustreert de Smart Compact Van precies hoe we moeten denken: vertrekken van wat de klant werkelijk met zijn voertuig doet. We hebben vastgesteld dat ongeveer 40% van de gebruikers van kleine bedrijfswagens geen drie zitplaatsen nodig heeft en dat professionele bestuurders ongeveer 80% van de tijd alleen rijden. Daaruit ontstond het concept van de Flexiseat, waarbij de passagiersstoel kan worden opgeklapt om tot 0,5 kubieke meter extra laadvolume in de cabine vrij te maken. Daaraan kan de Modutable worden toegevoegd, waarmee de passagiersruimte in een echt mobiel kantoor verandert. Ook andere opbergoplossingen zijn vanuit diezelfde gebruikslogica ontwikkeld.

Tegelijkertijd hebben we ook gewerkt aan de kostenzijde. De SCV wordt aangeboden voor een lagere instapprijs dan het traditionele gamma. Ik verwacht dat deze nieuwe reeks bedrijfswagens vooral zelfstandigen, kmo's, start-ups en wagenparkbeheerders zal aanspreken die sterk op de TCO letten." ➔



Om aan de behoeften van de klanten tegemoet te komen, zijn de nieuwe "Smart Compact Van"-versies van de Stellantis-bestelwagens tweezitters met een opklapbare passagiersstoel, waardoor er meer in de laadruimte kan worden geladen.



De passagiersruimte van de "Smart Compact Van"-bestelwagens kan ook worden omgevormd tot een mobiel kantoor.

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

Maakt dat SCV-concept ook een kans in de hogere segmenten?

"Deze aanpak kan ons natuurlijk aanzetten om ook over andere segmenten na te denken. Maar op dit moment is het nog te vroeg om te zeggen of het concept ook buiten de compacte bestelwagens zal worden toegepast. Wat ik bijzonder interessant vind aan de SCV, is dat we vertrekken van het werkelijke gebruik, schrappen wat de klant niet nodig heeft en investeren in wat hem echt toegevoegde waarde biedt."

Stellantis Belux heeft onlangs zijn garantie verlengd tot acht jaar of 160.000 kilometer. Geldt dat voor alle bedrijfswagenmodellen en alle aandrijflijnen?

"Het uitgangspunt is dat we onze klanten, ook de professionele, meer gemoedsrust willen bieden. De garantie geldt voor het gamma bedrijfsvoertuigen van onze vier merken, zowel met verbrandingsmotor als elektrisch. Het principe is eenvoudig: de eerste twee jaar vallen onder de standaard fabrieksgarantie. Laat de klant daarna het onderhoud binnen ons netwerk uitvoeren, dan wordt de garantie automatisch en zonder extra kosten telkens met een jaar verlengd, tot maximaal acht jaar of 160.000 kilometer, afhankelijk van wat het eerst wordt bereikt.

Een ander belangrijk pluspunt is de dekking van ons aftersalesnetwerk: onze klanten beschikken over een servicecentrum van Stellantis op maximaal vijftien minuten van hun woon- of werkplek. Dat is een belangrijk voordeel voor professionele klanten, voor wie de nabijheid en beschikbaarheid van service essentieel zijn. Eigenlijk is de boodschap eenvoudig: vertrouwt de klant het onderhoud van zijn voertuig aan ons toe, dan blijven wij op lange termijn achter ons product staan, met een servicenetwerk dat altijd dichtbij is."



Laten we het even over de toekomst hebben: welke nieuwe modellen kunnen we verwachten bij Stellantis Pro One?

"Naast het nieuwe SCV-gamma – Citroën Berlingo Van FIRST, Fiat Doblò EasyPRO, Opel Combo START en Peugeot Partner ACTIVE – introduceren we tegen 2030 elf nieuwe modellen. Daaronder bevinden zich twee nieuwe generaties middelgrote en grote bestelwagens en nieuwe elektrische oplossingen die onder meer gebruikmaken van verschillende batterijchemieën. Daarnaast bouwen we het dienstenaanbod van Pro One NEXT verder uit. Het voertuig blijft uiteraard de kern van onze activiteit, maar in de toekomst zal het verschil ook worden gemaakt met diensten, connectiviteit, energie, financiering, ombouw, onderhoud en vooral het beheer van de beschikbaarheid van het voertuig.

Ten slotte kijken we nog verder vooruit met het concept 'Box on Wheels', dat op het salon van Hannover werd voorgesteld. Het gaat om een emissievrij en zelfrijdend bedrijfsvoertuig dat verkent hoe de *last-mile*-bezorging er in de toekomst kan uitzien. Het voertuig wordt gecombineerd met een compleet dienstenpakket dat de bedrijfsvoering moet vereenvoudigen en de exploitatiekosten moet verlagen. De toekomst is in zicht..."



Voor het nieuwe Smart Compact Van-gamma – Citroën Berlingo Van FIRST, Fiat Doblò EasyPRO, Opel Combo START en Peugeot Partner ACTIVE – werd bewust gezocht naar een evenwicht tussen bruikbare actieradius en prijs.

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

AI GENERATED

ISUZU

~~ON~~MOGELIJK



NIEUWE
D-MAX 2.2L

D-MAX EV

3,5 T

+ 1 T

JAPANSE KWALITEIT

4X4
INSCHAKELBARE 4X4

SPER-DIFFERENTIEEL

800MM DOORWAADHOOGTE

www.isuzu.be

Geef voorrang aan veiligheid.

*Foto niet contractueel. Milieu-informatie [KB 19/03/2004]: www.isuzu.be. Isuzu behoudt zich het recht om, zonder voorafgaande bekendmaking, veranderingen aan te brengen in specificaties, kleuren en materialen. WLTP: Contacteer uw verdeler voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Voor meer informatie, kijk ook op www.isuzu.be.

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



'Converted by Renault'

Bedrijfswagens van **Renault** direct af fabriek ingericht

De meeste bedrijfswagens worden aangepast aan het specifieke gebruik van de klant. Die aanpassingen worden vaak achteraf uitgevoerd door externe carrosseriebouwers. Renault wil dat proces nu zelf in handen nemen. Dit is wat de klant daarbij te winnen heeft.

Bedrijfsvoertuigen moeten inzetbaar zijn voor de meest uiteenlopende beroepsbezigheden: openbare werken, mobiele werkplaatsen, dierenvervoer, werven (kiepbak), koeltransport, pechverhelping, ambulances, enzovoort. Daarvoor ondergaan ze specifieke aanpassingen. "Eén op de twee bedrijfsvoertuigen wordt omgebouwd voordat het de weg opgaat", weten ze bij Renault. "Bij de Master loopt dat aandeel zelfs op tot 75%."

Die aanpassingen worden doorgaans na de verkoop uitgevoerd door externe carrosseriebouwers. Maar de configuratie van een bedrijfsvoertuig kan uitgroeien tot een echte hindernissenbaan, waarbij veel overleg nodig is tussen de dealer, de onafhankelijke carrosseriebouwer en andere tussenpartijen.

Om die rompslomp te vermijden heeft de Franse fabrikant het label 'converted by Renault' in het leven geroepen. Daarbij worden de aanpassingen rechtstreeks in de fabriek uitgevoerd. Dat moet het bestelproces eenvoudiger maken, de levertijd verkorten en de klant een volledige fabrieksgarantie van Renault én een betere inruilwaarde bieden. We leggen het even uit.

Eén aanspreekpunt

Het eerste voordeel van het label 'converted by Renault' is dat de klant die zijn bedrijfsvoertuig wil laten inrichten, zich slechts tot één aanspreekpunt moet richten, zowel bij de aankoop als tijdens de volledige levensduur van het voertuig. Hij bestelt zijn aangepaste, kant-en-klare bedrijfswagen rechtstreeks bij zijn Renault-dealer en hoeft daarna niet meer langs bij een carrosseriebouwer.

De 'converted by Renault'-modellen kunnen worden besteld bij de 2.700 Renault-dealers in Europa. Voor meer gepersonaliseerde of op maat gemaakte aanpassingen doet de fabrikant een beroep op zijn dochteronderneming Qstomize, die op haar beurt steunt op een netwerk van 300 door Renault erkende carrosseriebouwers in heel Europa.

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





"Naast die eenvoudige en snelle bestelprocedure zijn er levertijden die gemiddeld 30% korter liggen", verzekert Renault. Naakte chassis hoeven namelijk niet langer heen en weer te worden vervoerd tussen de fabriek en een externe carrosseriebouwer. Dat levert een duidelijke logistieke winst op. Renault spreekt van een gemiddelde levertijd van ongeveer drie weken, tegenover doorgaans een maand of zelfs langer bij een ombouw achteraf.



Brandstofverbruik onder controle

Bij het label 'converted by Renault' worden bovendien ook de certificering en homologatie van de ombouw rechtstreeks in de fabriek uitgevoerd. Daardoor wordt de CO_2-uitstoot zeer nauwkeurig op het kentekenbewijs vermeld. Dat is niet altijd het geval bij dieselvoertuigen die achteraf worden omgebouwd. Bepaalde aanpassingen kunnen de uiteindelijke CO_2-uitstoot en daarmee ook het brandstofverbruik aanzienlijk verhogen, aangezien beide waarden recht evenredig zijn. Dat kan tot onaangename verrassingen leiden voor de fleetmanager en zijn boekhouding.

100% fabrieksgarantie

Wanneer de klant een ombouw achteraf laat uitvoeren, loopt hij het risico op mogelijke complicaties bij technische problemen. Want wie is verantwoordelijk bij pech of schade aan het voertuig? De fabrikant? Of de werkplaats die de ombouw heeft uitgevoerd? En welke garantie is van toepassing?

Het grote voordeel van het label 'converted by Renault' is dat het een 100% fabrieksgarantie biedt. De klant krijgt maar één factuur voor het voertuig en de ombouw, en één aanspreekpunt bij problemen. Nog een voordeel: de klant laat het omgebouwde deel van het voertuig rechtstreeks binnen het Renault-netwerk onderhouden en repareren. Dat zorgt voor meer gemak en tijdwinst.

Hogere restwaarde

Bovendien zorgt dit label ervoor dat de inruilwaarde van het voertuig wordt geoptimaliseerd, wat leidt tot lagere maandelijkse leasetermijnen. Leasemaatschappijen passen namelijk doorgaans een forse waardevermindering toe op uitrusting en aanpassingen die achteraf aan het voertuig zijn aangebracht – wat voor de klant hogere maandelijkse leasetarieven betekent.

Die aanpassingen zijn namelijk moeilijk te waarderen op de tweedehandsmarkt. Aangezien de aanpassing hier in een fabriek van de fabrikant of in een erkende werkplaats wordt uitgevoerd, krijgen het voertuig en de aanpassingen het keurmerk 'origineel', wat de restwaarde verhoogt. Mobilize Financial Services, de financiële tak van de Renault-groep, past overigens standaard gunstige leasetarieven toe voor bestelwagens met dit label.

Label voor het hele gamma

Kortom, het is duidelijk dat dit label de klant tal van voordelen biedt. Ook Renault vaart er wel bij, door een actieve rol op zich te nemen op de markt voor voertuigombouw en door te zorgen voor een nieuwe instroom van werk in zijn fabrieken. Iedereen wint erbij.

Het label 'converted by Renault' wordt aangeboden op alle modellen van het assortiment: het geldt voor de Kangoo (alleen in de lange versie), de Trafic (eveneens in de lange versie) en de Master (lange versies, versies met laadbak met zijwanden of kiepbak). Het label is ook beschikbaar voor de nieuwe elektrische Trafic E-Tech Electric, die verkrijgbaar is als bestelwagen, maar ook zal worden aangeboden in varianten met chassis-cabine, cabine met vloer, kiepbak, laadbak of cargo box.

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

COMPACTE BESTELWAGENS MET VERBRANDINGSMOTOR

Compact vanbuiten, praktisch vanbinnen: deze bestelwagens zijn bijzonder veelzijdig, zeker omdat de meeste modellen in twee lengtes verkrijgbaar zijn. In België voerde de Peugeot Partner in de eerste helft van 2026 het segment aan. Net als zijn Stellantis-neven – de Citroën Berlingo, Fiat Doblò en Opel Combo – krijgt hij dit jaar een nieuwe instapversie: de Smart Compact Van. Die beperkt zich tot het essentiële om de prijs te drukken (zie ook het interview vooraan in deze KoopGids), maar pakt tegelijkertijd uit met een slimme interieurindeling. Een doordacht concept waarmee Stellantis zijn sterke positie in dit segment verder wil uitbouwen.



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

CITROËN BERLINGO VAN

PRIJS VANAF
€ 21.450
zBTW
(First L1, 1.2 Turbo 110)



De derde generatie van de Berlingo, die gelanceerd werd in 2018, deelt zijn technische fundamenten, van motoren tot chassis, met zijn neven binnen de Stellantis-familie: de Fiat Doblò, Opel Combo en Peugeot Partner. Ook Toyota lift mee op dit platform, met de Proace City. De Berlingo kreeg in 2023 een grondige facelift en wordt vanaf het najaar van 2026 ook leverbaar als voordeliger First-uitvoering. Die is er vanaf 21.450 euro (exclusief btw), of 1.300 euro minder dan de klassieke Van-versie. De First onderscheidt zich door een eenvoudiger vormgegeven bumper en dashboard, een cabine met twee zitplaatsen en een opklapbare passagiersstoel (Flexiseat), zodat ook lange voorwerpen in de cabine kunnen worden vervoerd. Daarnaast is de Modutable-optie beschikbaar, waarmee de cabine eenvoudig kan worden omgevormd tot een mobiel kantoor.

Op de instapversies ontbreekt een centraal infotainmentscherm, maar een slimme smartphonehouder activeert een app die toegang biedt tot muziek, radio, telefonie en navigatie via je eigen telefoon – allemaal te bedienen via het stuurwiel. Voor wie toch meer wil, is een 10 duim groot centraal aanraakscherm beschikbaar, net als een digitale achteruitkijkspiegel.

Onder de motorkap biedt de Berlingo, naast de elektrische ë-variant, keuze uit een 1,2-liter-driecilinder-benzinemotor met 110 pk (een microhybride volgt in 2027) en twee efficiënte diesels (100 of 130 pk) met meer koppel. Ongeacht de aandrijflijn is de Berlingo verkrijgbaar in twee lengtes: 4,40 meter of 4,75 meter. Met een van de ruimste laadvolumes in zijn klasse en een maximaal laadvermogen van bijna 1 ton blijft hij een echte werkkracht. Handig detail: de rugleuning van de middelste zitplaats kun je neerklappen tot een werktafel, terwijl je de passagiersstoel rechts volledig kunt neerklappen om extra lange ladingen te vervoeren (via de optionele Extenso-cabine).

VOOR

- Interessant laadvolume
- Doordachte en scherp geprijsde First-versie

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Benzine: 110 pk	6,2-7,5
Diesel: 100 tot 130 pk	5,2-6,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	tot 1350 kg







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

FIAT DOBLÒ VAN

PRIJS VANAF € 21.450 zBTW

(EasyPro L1, 1.2 Turbo 110)



De nieuwste Fiat Doblò, gelanceerd in 2022, deelt zijn platform en motoren met zijn neven binnen de Stellantis-familie. Hij staat namelijk op dezelfde Franse technische basis als de Citroën Berlingo, Opel Combo en Peugeot Partner – zelfs de Toyota Proace City maakt gebruik van die gedeelde onderdelendoos. In de zomer van 2026 verscheen de nieuwe, scherp geprijsde instapversie EasyPro. Die onderscheidt zich door een eenvoudiger vormgegeven voorbumper en dashboard, een opklapbare passagiersstoel en de optie Modutable (voor een mobiel bureau).

Net als zijn tegenhangers is de Doblò beschikbaar in twee lengtes: 4,40 of 4,75 meter. Vooral de langste van de twee blinkt uit in nuttig laadvolume, zeker met de slimme Magic Cargo-optie. Daarmee kun je de passagiersstoel neerklappen en de scheidingswand verwijderen, waardoor je moeiteloos langere voorwerpen tot in de cabine kunt schuiven, meteen goed voor een laadvolume tot 4,4 kubieke meter. Alleen de lange Renault Kangoo doet het op dat vlak nog nét iets beter in dit segment. Toch gooit de Fiat Doblò hoge ogen met een indrukwekkend nuttig laadvermogen: maximaal 916 kilogram.

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

VOOR

- Doordachte en scherp geprijsde EasyPro-versie
- Aangenaam rijgedrag, interessant laadvermogen

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Benzine: 110 pk	6,2-7,5
Diesel: van 100 tot 130 pk	5,2-6,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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







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



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

FORD TRANSIT COURIER

PRIJS VANAF
€ 18.210
zBTW
(EcoBoost 100)



De tweede generatie van de Transit Courier, uit 2023, werd flink groter dan zijn voorganger, maar blijft desondanks de kleinste bestelwagen op de markt. Met zijn compacte lengte van 4,34 meter, nauwelijks langer dan een VW Golf, voelt hij zich perfect thuis in de stad. Toch biedt deze Courier verrassend veel laadruimte: genoeg voor twee europalletten. Dankzij een slim luik in het schutbord groeit de nuttige laadlengte van 1,80 tot maar liefst 2,60 meter. Het laadvermogen ligt wel iets onder dat van de toppers in het segment, en door zijn compacte afmetingen is er geen versie met dubbele cabine beschikbaar. Net als zijn grotere broers kan ook deze compacte bestelwagen worden uitgerust met een schuifdeur aan de linkerkant, maar opgelet: ook de schuifdeur aan de rechterzijde is niet standaard inbegrepen.

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

VOOR

- Verhouding buitenmaten-binnenruimte
- Interessante basisprijs, degelijke uitrusting

TEGEN

- Automaat enkel voor EcoBoost 125
- Schuifdeur ook rechts niet standaard

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Benzine: 100 tot 125 pk	6,5-6,9
Diesel: 100 pk	5,5-5,8

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 2,60 m
Breedte tussen de wielkasten	1,22 m
Hoogte laadruimte	1,26 m
Sleepvermogen geremd	tot 1100 kg







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

FIAT PROFESSIONAL DUCATO
GEMAAKT VOOR HET ECHTE WERK

Tot 8 jaar SPECIALE GARANTIE FIAT PROFESSIONAL



ALS HET WERK MOEILIJKER WORDT, MAAKT DE DUCATO JOUW WEG MAKKELIJKER

Geniet tot 8 jaar garantie (1)

FIAT PROFESSIONAL

(1) Aanbieding geldig voor een nieuwe Fiat Professional wagen aangekocht tussen 01/01/2026 en 31/10/2026 in het Belgische Fiat Professional netwerk van officiele verkooppunten en ingeschreven in België. Niet inwisselbaar voor een gelijkwaardig voordeel een reguliere onderhoudsbeurt, zoals vermeld in het onderhoudsboekje, uitgevoerd in het deelnemende officiële Fiat Professional-netwerk, geeft u gratis een speciale garantie op de belangrijkste mechanische onderdelen. Deze is geldig tot de volgende reguliere onderhoudsbeurt, tot een maximum van 8 jaar / 160.000 km (afhankelijk van welke limiet het eerst wordt bereikt met dien verstande dat de wettelijke garantie niet beperkt is tot deze voorwaarden) te rekenen vanaf de eerste registratie. Deze is niet van invloed op de commerciële fabrieksgarantie, die geldig is ongeacht waar de reguliere onderhoudsbeurt wordt uitgevoerd. Deze speciale garantie beperkt de rechten van de consument onder de wettelijke garantie niet. Voor inhoud, beperkingen en voorwaarden: zie algemene voorwaarden op fiat.be.

(e-) Ducato: 0 – 9,8L/100km – 0 – 257 g/km – Autonomie : 424 km Geef voorrang aan veiligheid.

V.U.: Laurent Barria – FCA Belgium NV - Bourgetlaan 20 Bus 1 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij het KBO onder het nummer 0400.354.731 - IBAN: BE20 5701 3164 8256 - Tel: +32 800 55 111. Milieu informatie [K.B. 19.03.04]. Neem contact op met uw verdeler voor meer informatie aangaande de fiscale aspecten van uw voertuig.

www.fiat.be/nl/professional

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

FORD TRANSIT CONNECT

PRIJS VANAF € 25.230 zBTW
(L1, 1.5 EcoBlue 102)



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

Onder de motorkap liggen vertrouwde Volkswagen-blokken. Een instapversie met benzinemotor ontbreekt hier, in de plaats biedt Ford twee versies aan van de tweeliterdiesel, met 102 en 122 pk. Die laatste is gekoppeld aan een automatische transmissie: VW's vlotte zeventraps-DSG met dubbele koppeling. Vierwielaandrijving biedt Ford niet langer aan, in tegenstelling tot VW op de Caddy. Een puur elektrische versie ontbreekt voorlopig, maar er is wel een plug-in-hybride, die een 1.5-benzine combineert met een elektromotor. Dankzij een accu met een bruikbare capaciteit van liefst 19,7 kWh haal je daarmee volgens de WLTP-norm tot 117 uitstootvrije kilometers. Opladen kan via wisselstroom met 11 kW, goed voor een volle lading in dik 2 uur. DC-snelladen kan tot 40 kW, waarmee je het batterijpeil van 5 naar 80% kunt brengen in 26 minuten.

VOOR

- Beschikbaar als plug-inhybride (PHEV)
- Degelijke basisuitrusting

TEGEN

- Maximale laadlengte (geen verwijderbaar tussenschot vooraan)
- Beperkt laadvermogen (vooral PHEV: 632 kg)

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Plug-inhybride (PHEV): 150 pk	1,8
Diesel: 102 of 122 pk	5,5-5,9

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 2,15 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	tot 1500 kg







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



Citroën ë-Berlingo Van

Vanaf € 19.140 excl. BTW*

Citroën ë-Berlingo Van 18 – 19,2 kWh/100 km – Rijbereik 343 km (WLTP) Geef voorrang aan veiligheid.

Citroën kiest voor TotalEnergies. Milieu-informatie (K.B. 19/03/2004): www.citroen.be. Neem contact op met je verkooppunt voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig. V.U.: Laurent Barria – Stellantis Belux N.V. – Bourgetlaan 20 Bus 2 – B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 – IBAN: DE 64512106990160000009 – Tel: +32 2 2066800. *Vanafprijs zonder opties excl BTW, alle kortingen en voorwaardelijke premies inbegrepen. Aanbod voorbehouden aan professionelen, geldig van 01/10/2026 tot 31/10/2026, bij aankoop van een ë-Berlingo Van Bestelwagen PLUS M Heavy 50kWh 136 in het officiële Belgische Citroën netwerk. **Een reguliere onderhoudsbeurt, zoals vermeld in het onderhoudsboekje, uitgevoerd in het deelnemende officiële Citroën netwerk, geeft u gratis een speciale garantie op de belangrijkste mechanische onderdelen. Deze is geldig tot de volgende reguliere onderhoudsbeurt, tot een maximum van 8 jaar (inclusief de 2 jaar standaard fabrieksgarantie) of 160.000 km (afhankelijk van welke limiet het eerst wordt bereikt met dien verstande dat de wettelijke garantie niet beperkt is tot deze voorwaarden) te rekenen vanaf de eerste registratie. Deze is niet van invloed op de commerciële fabrieksgarantie, die geldig is ongeacht waar de reguliere onderhoudsbeurt wordt uitgevoerd. Deze speciale garantie beperkt de rechten van de consument onder de wettelijke garantie niet. Voor inhoud, beperkingen en voorwaarden: zie algemene voorwaarden op citroen.be. Enkel wagens verkocht tussen 01/10/2026 en 31/10/2026 komen in aanmerking voor dit programma.

TOT 8 JAAR** CITROËN CARE GARANTIE

Zonder invloed op de wettelijke garantie.

CITROËN

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

OPEL COMBO CARGO

PRIJS VANAF
€ 21.450
zBTW
(Start L1, 1.2 Turbo 110)



De Combo, de Opel-telg binnen de familie van de Citroën Berlingo & co, zag het levenslicht in 2018 en kreeg eind 2023 een grondige update. De opvallendste verandering? De nieuwe Vizor-grille, zoals die alle recente Opel-modellen siert. Maar er is meer: de vernieuwde Combo is voortaan ook beschikbaar met geavanceerde matrixkoplampen. Elke koplamp telt in dat geval zeven ledmodules die de lichtbundel voortdurend aanpassen aan het verkeer en de omgeving, voor een maximaal zicht zonder tegenliggers te verblinden. In 2026 breidde Opel het gamma uit met de nieuwe Start-uitvoering, een eenvoudiger en betaalbaarder instapmodel met een soberder vormgegeven voorbumper en dashboard, een opklapbare passagiersstoel en een 'mobiel bureau' als optie.

Het interieur oogt sinds de update van 2023 een stuk moderner. Optioneel kun je kiezen voor een aanraakscherm van 10 duim met een up-to-date infotainmentsysteem. Verder is de cabine nog altijd functioneel en doordacht. Net als zijn neven kan de Combo worden uitgerust met een opklapbare passagiersstoel, handig om grote objecten naast de bestuurder te vervoeren. Met de optie FlexCargo maakt een luik in het tussenschot achter de passagiersstoel het mogelijk om extra lange ladingen door te schuiven. De Opel Combo is beschikbaar in twee lengtes (4,40 of 4,75 meter), biedt een ruim interieur en behoort tot de top qua laadvermogen. Op zijn Franse chassis is hij ook aangenaam om mee te rijden (wegligging en comfort). Onder de motorkap ligt een 1.2-driecilinder-benzinemotor (110 pk, enkel in de korte versie) en een 1.5-diesel met 100 of 130 pk. Alleen de krachtigste diesel is optioneel leverbaar met een achttrapsautomaat. De Combo is er ook in een elektrische versie, terwijl een microhybride op de planning staat voor 2027.

VOOR

- Aangenaam rijgedrag, laadvermogen
- Interessante en scherp geprijsde Start-versie

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Benzine: 110 pk	6,2-7,5
Diesel: van 100 tot 130 pk	5,3-5,8

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	tot 1350 kg







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

Niet alle verkopers zijn grijskenteken specialisten. Tot nu.

VAN Finder geeft verkoop, lease en fleet management teams direct toegang tot grijskenteken expertise.

Vergelijk, adviseer en kies de juiste bedrijfswagen in seconden zonder specifieke bedrijfswagen kennis.

- Vergelijk duizenden bedrijfswagen opties.
- Match het beste voertuig voor de klus.
- Stroomlijn je vloot planning.
- Wordt de expert in elk gesprek met je klant.
- Verhoog je klanttevredenheid.
- Versnel je verkoop gesprekken.

Maak vandaag nog een afspraak met ons
leasing.marketing@jato.com



JATO

www.JATO.com

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

PEUGEOT PARTNER

PRIJS VANAF
€ 21.450
zBTW
(Active L1, 1.2 Turbo 110)



De kleinste bestelwagen met leeuwenlogo deelt zijn basis met de befaamde Citroën Berlingo en zijn neven bij Fiat en Opel. Maar Peugeot heeft er zijn bekende i-Cockpit tegenaan gegooid, de signatuur van het merk, met een compact stuurwiel met afgeplatte onderzijde en hooggeplaatste instrumenten. Een uitzondering op die regel vinden we bij de nieuwe instapversie Active. Om de prijs te drukken kreeg die een eenvoudiger dashboard met open opbergvakken, een gestandaardiseerd front en een tweezitscabine met een opklapbare passagiersstoel en een optioneel uitschuifbaar werktafeltje. De multimedia is mee met zijn tijd, dankzij een optioneel aanraakscherm van 10 duim en een gps met TomTom-kaarten. De cabine is daarnaast ook functioneel ingericht.

Voor de rest zijn er geen verrassingen. Je kunt kiezen uit twee lengtes (4,40 of 4,75 meter), met een laadvolume tot 3,3 kubieke meter in de korte basisversie en tot 4,4 kubieke meter in de variant met lange wielbasis. Dankzij een verwijderbaar tussenschot en de neerklapbare rugleuning van de passagiersstoel kunnen in die laatste voorwerpen tot 3,44 meter mee. Onder de motorkap vinden we bekende krachtbronnen: een 1.2-turbo-driecilinder op benzine met 110 pk (enkel in de korte versie en met manuele zesbak), of een 1.5 BlueHDi-diesel met 100 pk (manueel) of 130 pk (manueel of met achttrapsautomaat). Zoals zijn neven is de Partner ook als volledig elektrische versie verkrijgbaar. Voor 2027 wordt een microhybride van 48 volt op benzine verwacht.

VOOR

- Aangenaam rijgedrag, laadvermogen
- Prettig klein stuurwiel

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Benzine: 110 pk	6,2-7,5
Diesel: 100-130 pk	5,2-6,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	tot 1350 kg


Partner i-Cockpit


Partner Active



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

RENAULT KANGOO VAN

PRIJS VANAF
€ 20.000
zBTW
(L1, Blue dCi 95)



Net als Jeep of Bic is 'een Kangoo' bijna een soortnaam geworden die synoniem staat voor een compact type bestelwagen. De derde generatie rijdt sinds 2021 rond en leende zijn basis ook uit aan de Mercedes Citan (waarvan de productie intussen is stopgezet) en de Nissan Townstar. Hij is leverbaar in twee lengtes (4,49 of 4,91 meter), waarbij de langere L2-versie het grootste laadvolume in zijn klasse biedt. Een dubbele cabine is er enkel in combinatie met elektrische aandrijving. De Kangoo Van blinkt uit in enkele bijzonder praktische oplossingen. Zo zwaait de passagiersdeur tot 90 graden open en maakt het optionele Easy Inside Rack het mogelijk om lange voorwerpen hoog onder het dak te vervoeren, waardoor de laadvloer vrij blijft. Voeg daar een draaibaar tussenschot en een neerklapbare passagiersstoel aan toe en je laadt moeiteloos ook de langste voorwerpen in en uit. De unieke Open Sesame-optie, waarbij de rechtermiddenstijl werd weggelaten en de zijopening uitzonderlijk breed werd, wordt daarentegen niet langer aangeboden.

Binnenin is de Kangoo modern en geconnecteerd, met een geïntegreerde smartphonehouder en een optioneel touchscreen (8 duim), terwijl de digitale achteruitkijkspiegel een goed beeld geeft van de omgeving achter de auto. Onderweg wekt de Kangoo snel vertrouwen. Een benzinemotor is er niet: het aanbod bestaat naast de E-Tech Electric (zie elders in deze KoopGids) uitsluitend uit diesels. De instapversie van 75 pk is inmiddels verdwenen, waardoor alleen de 95- en 115 pk-varianten overblijven. Beide combineren vlotte prestaties met een aangenaam rijgedrag en zijn optioneel leverbaar met een gerobotiseerde zevenbak met dubbele koppeling.

VOOR

- Referentielaadvolume (L2)
- Interessante prijzen

TEGEN

- Geen benzineverie
- Geen versie met dubbele cabine met verbrandingsmotor

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 95 of 115 pk	5,1-5,9

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 3,55 m
Breedte tussen de wielkasten	1,25 m
Hoogte laadruimte	1,21 m
Sleepvermogen geremd	1500 kg







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

VOLKSWAGEN CADDY CARGO

€ 22.150 zBTW
(L1, 2.0 TDI 75)



De jongste generatie van de Volkswagen Caddy – de vijfde intussen – werd in de herfst van 2020 gelanceerd en vormt ook het fundament voor de huidige Ford Transit Connect. Het model kreeg in de loop van 2026 een facelift, die onder meer nieuwe bumpers en velgen en een groter centraal scherm van 12,9 duim meebracht. Deze Volkswagen-bestelwagen staat op een personenwagenarchitectuur (het MQB-platform dat ook dienstdoet voor onder meer de Golf) en slaat daar munt uit in de vorm van bovengemiddelde wegkwaliteiten (wegligging, comfort). De Caddy bestaat in twee lengtes (4,50 of 4,85 meter) en biedt een riante laadruimte, al is er jammer genoeg geen doorlaadmogelijkheid via een luik in de tussenwand. Binnenin oogt het interieur misschien wat saai, maar de materialen zijn degelijk en alles lijkt gebouwd om lang mee te gaan. Voor een extra comfortboost zijn de optionele ergonomische stoelen een aanrader. Ze zijn gecertificeerd door AGR, de Duitse vereniging voor de gezondheid van de rug.

In tegenstelling tot zijn Ford-tegenhanger krijgt de Caddy wél een benzinemotor in de neus: een 1.5-liter met 115 pk (beschikbaar met manuele zesbak of met gerobotiseerde DSG-bak). Daarnaast is hij ook verkrijgbaar als 2-literdiesel, met 75 of 102 pk in manuele versie en 122 pk als DSG. Er is zelfs een versie met vierwielaandrijving (diesel met 122 pk, handgeschakeld). Een volledig elektrische versie is er niet, maar wel een plug-inhybride. Die combineert de 115 pk sterke 1.5-benzine met een elektromotor, goed voor een systeemvermogen van 150 pk, en belooft tot 120 kilometer elektrisch rijbereik. Opladen kan via wisselstroom (minimaal 2,5 uur) of gelijkstroom (van 5 naar 80% in 26 minuten).

VOOR

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

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Benzine: 115 pk	6,5-6,6
Plug-inhybride (PHEV): 150 pk	0,5
Diesel: 102 of 122 pk	5,3-6,1

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 2,15 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	1500 kg







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

OOK DEZE COMPACTE BESTELWAGENS MET VERBRANDINGSMOTOR KUN JE VANDAAG KOPEN

In het segment van de compacte bestelwagens met verbrandingsmotor zijn er ook enkele minder bekende en minder populaire alternatieven. Zo is er de **Nissan Townstar**, die technisch vrijwel identiek is aan de Renault Kangoo. Hij wordt gebouwd in de Franse fabriek van Maubeuge en is verkrijgbaar in twee lengtes (4,49 of 4,91 meter). In tegenstelling tot de Kangoo beschikt de Townstar echter niet over een wegklapbare scheidingswand, waardoor de maximale laadlengte korter uitvalt. Ook het motorenaanbod is beperkter: Nissan levert uitsluitend een 1.3-liter op benzine met 130 pk, gekoppeld aan een handgeschakelde of automatische versnellingsbak. Daar staat wel een aantrekkelijke garantie tegenover: vijf jaar of 160.000 kilometer, terwijl de Kangoo standaard slechts twee jaar garantie zonder kilometerbeperking biedt.

Ook de **Toyota Proace City** is een technische tweelingbroer, ditmaal van de Citroën Berlingo, Fiat Doblò, Opel Combo en Peugeot Partner. Hij is eveneens beschikbaar in twee lengtes (4,40 of 4,75 meter) en maakt gebruik van dezelfde motoren: een 1,2 liter grote turbobenzine van 110 pk en een 1.5-liter op diesel met 100 of 130 pk. Opmerkelijk is dat de benzinemotor uitsluitend leverbaar is voor de lange versie. De grootste troef van de Proace City is echter zijn uitzonderlijk uitgebreide garantie, die kan oplopen tot tien jaar of 185.000 kilometer.

De **Piaggio Porter** ten slotte is het buitenbeentje in dit gezelschap. Het is geen klassieke bestelwagen, maar een compacte stadsvrachtwagen met achterwielaandrijving. Hij wordt geleverd als ladderchassis met vier wielbasissen en een totale lengte van 4,08 of 4,68 meter. Dankzij zijn uiterst smalle carrosserie – slechts 1,64 meter breed met enkele achterwielen en 1,72 meter met dubbele achterwielen – voelt hij zich helemaal thuis in smalle stadsstraten. Bovendien kan het robuuste ladderchassis een laadvermogen tot 1.640 kilogram aan en vormt het de basis voor uiteenlopende opbouwscenario's, zoals een kipper, gesloten laadbak of hoogtewerker.


Nissan Townstar


Toyota Proace City Electric


Piaggio Porter



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

ELEKTRISCHE COMPACTE BESTELWAGENS

De grote nieuwkomer in de categorie van de elektrische compacte bestelwagens is de Kia PV5, meteen ook de eerste elektrische bestelwagen van het Koreaanse merk. Met zijn opvallende design en ruime keuze aan aandrijflijnen, accu's en carrosserievarianten werpt hij zich op als een geduchte concurrent in deze categorie. Stellantis neemt de handschoen op met de Citroën ë-Berlingo, Fiat E-Doblò, Opel Combo Electric en Peugeot E-Partner. Deze krijgen een nieuwe, scherp geprijsde instapversie, die bovendien leverbaar is met een kleinere en dus minder dure accu.



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

CITROËN Ë-BERLINGO VAN

PRIJS VANAF € 28.650 zBTW
(First L1, 50 kWh)



VOOR

- Efficiënte regeneratie, instelbaar op drie niveaus
- Keuze uit twee batterijen

TEGEN

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

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
4,4 M³	706 KG

Net als zijn technische neven bij Stellantis en Toyota is ook de Berlingo verkrijgbaar in een volledig elektrische versie. Zowel van de korte als de lange uitvoering bestaat zo'n ë-variant, zonder in te boeten aan laadvolume ten opzichte van de Berlingo met dieselmotor. Wel verliest de elektrische versie zo'n 200 kilo aan laadvermogen, ook al blijft het eindresultaat behoorlijk voor deze klasse. De elektromotor levert 136 pk en een aantrekkelijk, onmiddellijk beschikbaar koppel van 270 Nm. Bij de facelift in 2023 deed een nieuwe LFP-batterij van 50,8 kWh haar intrede. Citroën geeft een WLTP-rijbereik van maximaal 343 kilometer op, al zijn die cijfers vooral theoretisch en zoals altijd optimistisch, zeker op de snelweg. De topsnelheid is sowieso begrensd op 130 km/u. Sinds de facelift beschikt de elektrische Berlingo over schakelpeddels achter het stuur om de mate van energierecuperatie in drie standen te regelen – in de hoogste kun je bijna volledig tot stilstand komen zonder het rempedaal te gebruiken. Standaard is de ë-Berlingo Van nu uitgerust met een driefasige AC-lader van 11 kW, waarmee je de batterij in zo'n 5 uur volledig oplaadt. Snelladen kan via DC tot 100 kW, waarmee je in een halfuur van 10 naar 80% laadt. Een warmtepomp is optioneel beschikbaar. Van de nieuwe basisversie First volgt binnenkort een variant met een kleinere batterij van 42 kWh, maar de prijzen daarvan waren op het moment van schrijven nog niet bekend.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	42 of 50,8 kWh	270 tot 343 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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

FIAT E-DOBLÒ VAN

PRIJS VANAF € 28.650 zBTW
(Easypro L1, 50 kWh)



VOOR

- Efficiënte regeneratie, instelbaar op drie niveaus
- Twee batterijkeuzes

TEGEN

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

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
4,4 M³	706 KG

Als lid van de grote Stellantis-familie is ook de Fiat Doblò verkrijgbaar in een elektrische versie, met 136 pk en 270 Nm en een LFP-batterij met 50 kWh bruikbare capaciteit. Daarmee belooft de e-Doblò een theoretisch rijbereik tot 343 kilometer, maar in de praktijk reken je maar beter op zo'n 100 kilometer minder. Niet geweldig in absolute termen, maar toch positioneert de Fiat zich daarmee in de betere middenmoot in deze klasse. De nieuwe basisversie EasyPRO wordt binnenkort ook leverbaar met een batterij van 42 kWh (waarvan de prijs op het moment van schrijven nog niet bekend was). De e-Doblò is verkrijgbaar in twee lengtes, met in de langste uitvoering een laadvolume tot 4,4 kubieke meter – op voorwaarde dat je tot in de cabine laadt en kiest voor het optionele afneembare schutbord met neerklapbare rugleuning van de passagiersstoel. Net zoals zijn neven biedt de e-Doblò een stopcontact van 220 volt waarmee je gereedschap of een koelbox rechtstreeks op de voertuigaccu kunt aansluiten – handig voor wie vaak onderweg werkt. Qua opladen is de Fiat identiek aan zijn platformgenoten: standaard heeft hij een driefasige AC-lader van 11 kW (volledig laden in zo'n 5 uur) en DC-snelladen kan tot 100 kW, waarmee je in een halfuur van 10 naar 80 procent gaat.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	42 of 50,8 kWh	270 of 343 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	3,09-3,44 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,27 m
Sleepvermogen geremd	750 kg

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

FORD E-TRANSIT COURIER

PRIJS VANAF € 30.210 zBTW
(Trend)



VOOR

- Verhouding buitenmaten-binnenafmetingen, koffer voorin
- Eenpedaalmodus

TEGEN

- Beperkt sleepgewicht
- Aircobediening via aanraakscherm

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
2,91 M³	625 KG

Anders dan de Transit Connect is zijn kleinere broertje wél beschikbaar in een elektrische versie – wat goed uitkomt voor een koerierwagentje met een vooral stedelijke roeping. De e-Transit Courier biedt exact hetzelfde laadvolume als zijn broers met verbrandingsmotor en kan ondanks zijn compacte formaat dus twee europalletten vervoeren. Opvallend genoeg ligt het laadvermogen van de elektrische versie hoger dan dat van de versies met verbrandingsmotor: maximaal 625 kilogram tegenover 605. Het sleepgewicht ligt daarentegen lager: 750 kilogram, tegenover 1.100 voor de dieselgestookte Courier. Met ongeveer 100 kilo meer voort te bewegen dan de benzine is de elektrische versie geen patser, maar dat compenseert hij met zijn bijna permanent beschikbare koppel van 290 Nm – flink meer dan de 170 of 200 Nm van de EcoBoost en de 250 Nm van de diesel. De E-Transit Courier haalt een top van 145 km/u, maar blinkt vooral uit met zijn zachte en stille rijgedrag in de stad. Ook noemenswaardig is de eenpedaalregeneratie, waarmee je volledig tot stilstand kunt komen zonder de remschijven te gebruiken – of te verslijten. Voor modeljaar 2026 groeide de batterij van 43 naar 46 kWh, waarbij het rijbereik en de laadtijden aan de verwachtingen voldoen: een dikke 3 uur aan een AC-station van 11 kW en 23 minuten aan een DC-snellader (maximaal 100 kW) volstaan om van 10 naar 80% batterijpeil te gaan.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	46 kWh	325 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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

UW IDEALE LINK MET DE BELGISCHE BEDRIJFSVOERTUIGEN-SECTOR



UP-TO-DATE
Het compleetste nieuwsoverzicht van de belgische fleetmarkt aangevuld met de fiscale actualiteit, calculatietools, mobilteit, autotests en evenementen

FLEET IN BELGIUM
Alle (contact)info van **meer dan 120 belangrijke spelers** op het vlak van wagenparkbeheer in België

FLEET DEALERS
Alle (contact)info van meer dan **300 officiële concessiehouders** en leveranciers die een belangrijke rol spelen in de Belgische automobieldistributie

CONNECT

FLOW NEWSLETTER
Schrijf u via FLEET.be zeker in op onze wekelijkse nieuwsbrief!

SOCIAL MEDIA
Volg ons op LinkedIn, X, Facebook en Instagram net zoals **25.000** andere professionnals en wees **als eerste** op de hoogte!

FLEET.be

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

KIA PV5

PRIJS VANAF
€ 29.600
zBTW
(L2H1)



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

LAADVOLUME TOT
4,42 M³

LAADVERMOGEN TOT
800 KG

De bijzonder origineel ogende PV5 is de allereerste elektrische bestelwagen van Kia. Bij ons kwam hij in 2025 op de markt als L2H1, met een lengte van 4,69 meter, een hoogte van 1,92 meter en een nuttig laadvolume van 4,42 kubieke meter. Een formaat waarmee de PV5 Cargo mooi tussen de lange versies van de Citroën Berlingo en de Renault Kangoo in valt. Intussen is Kia's bestelwagen ook verkrijgbaar in een korte versie (L1H1). Die meet 4,49 meter, ongeveer evenveel als een korte Kangoo, en biedt een laadvolume van 4,03 kubieke meter. Er staat ook een versie met verhoogd dak (L2H2; 5,1 kubieke meter) op de planning, net als een chassis-cabinevariant.

De L1H1 is verkrijgbaar met drie batterijen: een LFP-pakket van 43,3 kWh (gecombineerd met een motor van 151 pk en goed voor 232 kilometer WLTP-rijbereik), een NMC-batterij van 51,5 kWh (121 pk en 288 kilometer) en een NMC-accu van 71,2 kWh (163 pk en 404 kilometer). De L2H1 is alleen verkrijgbaar met de NMC-pakketten. Let wel: de grootste batterij drukt het laadvermogen van 800 naar 700 kilo. De topsnelheid is altijd begrensd op 135 km/u. Aan een AC-laadpaal (11 kW) duurt een volledige laadbeurt 5 tot 7 uur, afhankelijk van de batterij. Aan een snellaadpaal (tot 150 kW) volstaat een halfuur om van 10 tot 80% te laden. Handig is dat je externe apparaten kunt voeden dankzij de 220-voltstopcontacten in de cabine en de laadruimte. Het interieur is nogal sober vormgegeven, maar wel compleet uitgerust, met onder meer een scherm van 12,9 duim en een multimediasysteem dat draait op Android Automotive OS, inclusief draadloze Apple CarPlay en Android Auto. Voor het onderhoud van de PV5 heeft Kia twintig gespecialiseerde centra binnen zijn dealernetwerk geopend.

VOOR

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

TEGEN

- Beperkte actieradius met de kleinste batterij
- Sober dashboard

TECHNIEK

Motor	Batterij capaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
122 tot 163 pk	43,3 tot 72,1 kWh	232 tot 404 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 2,25 m
Breedte tussen de wielkasten	1,33 m
Hoogte laadruimte	vanaf 1,52 m
Sleepvermogen geremd	tot 1.500 kg







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

OPEL COMBO CARGO ELECTRIC

PRIJS VANAF € 28.650 zBTW
(L1, 50 kWh)



VOOR

- Efficiënte regeneratie, instelbaar op drie niveaus
- Keuze uit twee batterijen

TEGEN

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

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
4,4 M³	706 KG

De Combo Cargo is er niet alleen op benzine- of diesel, maar ook in een volledig elektrische uitvoering, met de beproefde aandrijflijn van de Stellantis-groep. Die combineert een elektromotor van 136 pk en een forse 270 Nm met een bruikbare batterijcapaciteit van 50 kWh. In de korte uitvoering haalt de Combo theoretisch tot 343 kilometer actieradius, al moet je in de praktijk eerder rekenen op zo'n 250 kilometer; vooral als je zwaarbeladen rijdt. De nieuwe basisversie Start krijgt een kleinere batterij van 42 kWh (prijzen daarvoor waren op het moment van schrijven nog niet bekend). Aan een AC-laadpaal volstaat een dikke 5 uur om de batterij volledig op te laden. Ook op DC-vlak presteert hij sterk: hij ondersteunt piekvermogens tot 100 kW (gemiddeld 57 kW), waarmee je onder optimale omstandigheden van 10 naar 80% laadt in ongeveer 30 minuten. De batterij zit netjes weggewerkt in de vloer en doet niets af aan het laadvolume: dat blijft identiek aan dat van de versies met verbrandingsmotor. In de lange uitvoering met de optie FlexCargo (een luik in het schutbord en een neerklapbare passagiersstoel) biedt de Combo tot 4,4 kubieke meter laadruimte. Minder goed nieuws brengt het laadvermogen, dat met maximaal 706 kilogram flink lager ligt dan bij de benzine- en dieselversies. Idem voor het sleepgewicht: slechts 750 kilogram.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	42 of 50,8 kWh	270 of 343 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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

PEUGEOT E-PARTNER

PRIJS VANAF € 28.650 zBTW
(Active, L1 50 kWh)



VOOR

- Efficiënte regeneratie, instelbaar op drie niveaus
- Origineel klein stuurwiel

TEGEN

- Leesbaarheid tellers
- Beperkt sleepvermogen

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
4,4 M³	706 KG

De Peugeot Partner kreeg in 2023 een facelift, maar blijft uiteraard beschikbaar als volledig elektrische versie. Nieuw is wel de LFP-batterij van 50 kWh netto, die volgens de (altijd wat optimistische) WLTP-norm een theoretisch rijbereik van 343 kilometer mogelijk maakt. Voor de nieuwe basisversie Active biedt het merk een kleinere batterij van 42 kWh aan, maar daarvan was de prijs bij het ter perse gaan van deze gids nog niet bekend. Sinds de update van 2023 beschikt de Partner over een vernieuwd stuurwiel met schakelflippers, waarmee je de regeneratieve remkracht in drie standen kunt instellen. De elektromotor levert 136 pk en 270 Nm, genoeg om deze elektrische bestelwagen aangenaam en vlot genoeg te maken: onbeladen sprint hij in 11,2 seconden naar 100 km/u. Er zijn nog altijd drie rijmodi beschikbaar: Eco (voor een maximaal rijbereik), Normal (voor dagelijks gebruik) en Power (voor optimale prestaties bij volle belading). De Partner is tegenwoordig uitgerust met een interne driefasige lader van 11 kW, waarmee de batterij in een dikke 5 uur volledig opgeladen kan worden. Snelladen op gelijkstroom (DC) gaat nog vlotter: van 10 tot 80% in 30 minuten bij een piekvermogen van 100 kW (onder ideale omstandigheden). Net als zijn Stellantis-neven is de elektrische Partner verkrijgbaar in twee lengtes (4,40 of 4,75 m), met in beide gevallen een royaal laadvolume.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	42,0 of 50,8 kWh	270 of 343 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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

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

RENAULT KANGOO VAN E-TECH ELECTRIC

PRIJS VANAF € 26.475 zBTW (L1H1)



VOOR

- AC-lader van 22 kW beschikbaar
- Hoog sleepvermogen voor dit segment

TEGEN

- DC-snellaadmogelijkheid niet standaard
- Wat krappe prestaties en dito rijbereik

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
4,9 M³	777 KG

Het volledige bedrijfswagengamma van Renault is nu geëlektrificeerd. Uiteraard ook de compacte Kangoo, die emissievrij door de stad kan rijden. Hij is verkrijgbaar in zowel de korte als de lange versie, waarbij die laatste ook met dubbele cabine leverbaar is (al wordt die variant fiscaal niet als bedrijfsvoertuig gezien). De Kangoo E-Tech biedt net zoveel ruimte als de benzine- en dieselversies, enkel zijn maximale laadvermogen ligt wat lager. Ook in de elektrische versie blijven de spitsvondige details behouden, zoals de passagiersdeur die 90 graden openzwaait, of het Easy Inside Rack, een ingenieus opbergrek bovenin. Er staat maar één elektromotor in de brochure, met bescheiden prestaties: 120 pk/245 Nm en een begrensde top van 135 km/u. Niet indrukwekkend, maar wel soepel en voldoende voor het beoogde gebruik. De batterij breekt evenmin records: de WLTP-actieradius bedraagt zo'n 300 kilometer voor de korte versie, en zelfs nog wat minder voor de langere variant. Wel positief is de laadsnelheid op wisselstroom: met de standaardlader van 11 kW is de batterij in 4,5 uur weer vol, en met de optionele 22 kW-lader duurt dat zelfs maar een dikke 2 uur. Om te kunnen snelladen op gelijkstroom (maximaal 80 kW) moet je echter bijbetalen. In dat geval kun je het batterijpeil in optimale omstandigheden in ongeveer 45 minuten van 10 naar 80% brengen.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
120 pk	45 kW	308 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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

VOLKSWAGEN ID. BUZZ CARGO

PRIJS VANAF € 44.800 zBTW (L1H1, 190 pk, 58 kWh)



VOOR

- Look
- Levendig rijgedrag, goede prestaties

TEGEN

- Verhouding buitenmaten-laadvolume, laadvermogen
- Pittige prijzen

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
3,9 M³	650 KG

Met zijn opvallende VW-logo op de neus en de optionele tweekleurenlak knipoogt de ID. Buzz naar de iconische T1 Combi uit 1950. Toch is hij helemaal van deze tijd: geen benzine meer, wel elektrisch en uitstootvrij rijden. Het model kreeg in 2026 een update, met onder meer een stuurwiel met fysieke knoppen, bidirectioneel laden en een eenpedalmodus. Anders dan de personenversie is de Cargo er slechts in één lengte: 4,71 meter. De verhouding tussen buitenmaten en binnenruimte is echter niet denderend. Wel een vleugje luxe: de schuifdeuren achteraan kunnen – als optie – elektrisch open en toe. Er zijn twee accupakketten: een van 58 kWh (gecombineerde met een 190 pk-motor en achterwielaandrijving, goed voor een WLTP-rijbereik van 357 kilometer) en een van 79 kW, in combinatie met één motor achterin (286 pk) of twee motoren (340 pk). Een volledige laadbeurt aan een AC-lader duurt dankzij de omvormer van 11 kW 6,5 tot 8,5 uur, afhankelijk van de batterij; DC-snelladen gaat met 165 tot 185 kW, waarmee je in zowat 30 minuten van 5 op 80% zit. Ondanks een stevig gewicht (2,2 tot 2,5 ton) rijdt de ID. Buzz verrassend vlot. De vooras voelt licht en levendig aan, en het geheel rijdt aangenaam en evenwichtig. Deze Volkswagen is dan misschien niet de meest rationele keuze in zijn klasse, maar als rijdend visitekaartje voor je bedrijf vindt hij zijn weerga niet.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
190 tot 340 pk	58 of 79 kWh	357 tot 454 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,23 m
Breedte tussen de wielkasten	1,23 m
Hoogte laadruimte	1,28 m
Sleepvermogen geremd	1000 tot 1800 kg

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

OOK DEZE ELEKTRISCHE COMPACTE BESTELWAGENS KUN JE VANDAAG KOPEN

De markt voor compacte bestelwagens met een tractiebatterij biedt nog enkele interessante alternatieven. Zo is er de wat exotischere **Maxus eDeliver 3** uit China, verkrijgbaar als chassis-cabine of als bestelwagen. Die laatste is 4,55 meter lang en biedt met een laadvolume van 4,8 kubieke meter een mooie verhouding tussen buitenmaten en binnenruimte. De cabine oogt wel wat somber en de afwerking is vrij eenvoudig. Met 160 pk is de elektromotor behoorlijk krachtig, maar het WLTP-rijbereik is beperkt tot 269 kilometer.

De **Nissan Townstar EV** is technisch nauw verwant aan de elektrische Renault Kangoo. Hij gebruikt dezelfde elektromotor van 122 pk en haalt officieel ongeveer 300 kilometer op één acculading. De Townstar is duurder dan de Renault, maar compenseert dat deels doordat de 22 kW-lader en de mogelijkheid tot DC-laden hier standaard zijn. Ook de garantie is ruimer: vijf jaar of 160.000 kilometer.

Dan is er nog de **Toyota Proace City Electric**, die zijn techniek deelt met de Citroën Berlingo en de andere compacte bestelwagens van Stellantis. Daardoor biedt hij dezelfde troeven, inclusief de keuze tussen een korte en een lange versie. De Toyota krijgt echter niet de nieuwe, voordeligere instapversie (Smart Compact Van) van zijn Stellantis-neven. Er is slechts één accu beschikbaar, met een capaciteit van 50,8 kWh, goed voor een officiële actieradius van 330 kilometer. De elektromotor levert 136 pk. Met een vanafprijs van 32.200 euro (excl. btw) is de Toyota duurder dan zijn technische neven, maar daar staat een ruimere garantie tegenover: tien jaar of 185.000 kilometer, tegenover acht jaar of 160.000 kilometer bij Stellantis.

Tot slot is er de **Piaggio Porter NPe**. Deze bijzonder smalle stadsvrachtwagen met achterwielaandrijving is eveneens volledig elektrisch verkrijgbaar. Zijn elektromotor levert maar liefst 204 pk, al is de topsnelheid begrensd op 90 km/u. De LFP-batterij van 42 kWh biedt een WLTP-actieradius van slechts 200 kilometer, maar daar staat wel een interessant laadvermogen van 1.050 kilogram tegenover.


Maxus eDeliver 3


Nissan Townstar EV


Toyota Proace City Electric


Piaggio Porter NPe

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

MIDDELGROTE BESTELWAGENS MET VERBRANDINGSMOTOR

Middelgrote bestelwagens zijn echte alleskunners. Ze bieden een aantrekkelijk compromis tussen de wendbaarheid van een compacte bestelwagen en het laadvermogen van een grote bestelwagen. In België voert de Ford Transit Custom het segment aan, vóór de Renault Trafic. Opvallend is de samenwerking tussen Ford en Volkswagen: de Transit Custom en Transporter delen een Ford-platform. Beide zijn bovendien verkrijgbaar als plug-inhybride, een aandrijftechnologie die bij lichte bedrijfsvoertuigen voorlopig nog zeldzaam is.



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

CITROËN JUMPY

PRIJS VANAF
€ 28.100
zBTW
(L2, 120 pk)



De derde generatie Jumpy dateert uit 2016, maar ging in 2024 onder het mes. De grille kreeg daarbij het nieuwe merklogo, geflankeerd door ledkoplampen. Ook binnenin kwamen er grote veranderingen, met een hertekend dashboard en een nieuw multifunctioneel stuurwiel, dat zelfs verwarmd kan worden . De opbergmogelijkheden werden uitgebreid, onder andere voor smartphones en tablets. Het multimediasysteem bedien je via een scherm van 5 of 10 duim. Connecties met Apple CarPlay en Android Auto zijn mogelijk, evenals een draadloze smartphonelader. Slim is ook de digitale binnenspiegel, die het beeld toont van twee camera's achteraan én aan de rechterzijde, voor een beter zicht op de hoeken van deze bestelwagen.

De Jumpy is beschikbaar in twee koetswerklengtes (4,98 of 5,33 meter) en één hoogte (1,94 meter). Het bruikbare volume bedraagt 5,3 kubieke meter in de korte versie en 6,1 kubieke meter in de lange, tot zelfs 6,6 kubieke meter als je de Moduwork-optie hebt bijbesteld. Daarmee kun je ook spullen tot in de cabine laden, met behulp van een luik in de wand en een opklapbare passagiersstoel. Zijn technische basis deelt deze Citroën met zijn neven uit de Stellantis-groep (Fiat Scudo, Opel Vivaro, Peugeot Expert), maar ook met de Toyota Proace. Naast de elektrische versies is de Jumpy alleen verkrijgbaar met dieselmotoren: een 1.5 met 120 pk en een recentere 2.2 met 150 of 180 pk. Enkel die laatste is te bestellen met een achttrapsautomaat. De Jumpy bestaat ook als sportief ogende XTR, met specifieke stickers, bumpers in koetswerkkleur en diamantgeslepen lichtmetalen zeventienduimvelgen.

VOOR

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

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 120 tot 180 pk	6,3 tot 7,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,51-4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	tot 2500 kg







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

FIAT SCUDO VAN

PRIJS VANAF
€ 28.100
zBTW
(L2, 120 pk)



De samenwerking tussen Fiat en Renault in deze categorie is verleden tijd: waar de vroegere Talento (gelanceerd in 2016) eigenlijk een Trafic was, heeft Fiat in 2022 de Scudo nieuw leven ingeblazen. Hij maakt volledig deel uit van de Stellantis-familie en is op technisch gebied een neef van de Citroën Jumpy, Opel Vivaro en Peugeot Expert. Net als die modellen werd de Scudo eind 2023 grondig gefacelift. De voorkant werd daarbij hertekend, maar draagt nog altijd de merknaam groot op de grille. In het interieur is het meubilair sterk gemoderniseerd, met net als bij de verwante modellen een multimediasysteem met een centraal scherm van 5 of 10 duim en de nieuwste connectiviteitsfuncties.

Ook de Scudo wordt aangeboden in twee lengtes, maar slechts in één hoogte. De Magic Cargo-optie (met een luik in de scheidingswand tussen laadruimte en cabine) maakt het mogelijk om zeer lange voorwerpen te laden: tot 3,67 meter in standaardversie (L2) en 4,02 meter voor de verlengde versie (L3). Met die optie kun je ook de middelste stoel omvormen tot een tafeltje. Geen verrassingen onder de motorkap, waar de bekende dieselmotoren van 1,5 liter (120 pk) en 2,2 liter (150 of 180 pk) te vinden zijn. De eerste is er enkel met een handgeschakelde zesbak, de grotere motor bestaat ook met een aangename achttrapsautomaat (standaard op 180 pk), die het verbruik op de snelweg engiszins verlaagt.

VOOR

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

TEGEN

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

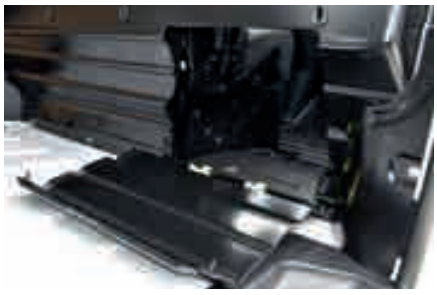
TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 120 tot 180 pk	6,3-7,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,51-4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	tot 2.500 kg







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

FORD TRANSIT CUSTOM

PRIJS VANAF
€ 36.895
zBTW
(L1H1, 110 pk)



De Transit is al meer dan 60 jaar een vaste waarde en een echte referentie in deze klasse. De huidige Custom-generatie, die eind 2023 onthuld werd, deelt zijn technische basis met de actuele VW Transporter. Deze bestelwagen is verkrijgbaar in twee lengtes (5,05 of 5,45 meter), maar voorlopig slechts in één hoogte (1,96 meter). De L2-versie kan voorwerpen tot 3 meter meenemen, of 3,45 meter als je tot in de cabine laadt. De bestuurderspost is uitgerust met een groot centraal scherm van 13 duim dat een modern multimediasysteem aanstuurt, inclusief Alexa-spraakbediening. De passagiersairbag is in het dak gemonteerd (een primeur in dit segment), wat extra opbergruimte vrijmaakt in het dashboard, met plaats voor een laptop of een notitieboek in A4-formaat. Ook vernuftig: het stuur kan horizontaal omgeklapt worden en verandert zo in een tafeltje om een computer of ander voorwerp op te zetten.

Het motorengamma is het breedste in het segment, met naast de elektrische varianten (zie elders) tweeliterdieselmotoren van 110, 136, 150 of 170 pk (ook beschikbaar met achttrapsautomaat en, enkel voor de krachtigste versie, vierwielaandrijving). Daarnaast is er ook een plug-in hybride uitvoering (42.645 euro, excl. btw). Die combineert een 2.5-benzine met een elektromotor, voor een totaalvermogen van 232 pk. Zijn batterij van 11,8 kWh biedt een theoretisch elektrisch rijbereik tot 55 kilometer. Er zijn ook 230-volt-aansluitingen om gereedschap op de batterij aan te sluiten. De Transit Custom is eveneens verkrijgbaar in stoer ogende Sport- en MS-RT-versies.

VOOR

- Breed en gevarieerd motorengamma
- Slimme cabine

TEGEN

- Matige maximale laadlengte
- Hoge prijs

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 110 tot 170 pk	7,0-8,8
Plug-inhybride (PHEV): 232 pk	1,5-2,0

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 3,45 m
Breedte tussen de wielkasten	1,39 m
Hoogte laadruimte	1,43 m
Sleepvermogen geremd	tot 2800 kg







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

OPEL VIVARO

PRIJS VANAF
€ 28.100
zBTW
(L2, 120 pk)



De oude Vivaro was een kopie van de Renault Trafic, maar de huidige behoort volledig tot de Stellantis-familie en is een kloon van de Citroën Jumpy, Fiat Scudo en Peugeot Expert. Deze Opel kwam eind 2023 op de markt en onderscheidt zich van zijn neven door een eigen snoet, gekenmerkt door een zwarte strook die de koplampen verbindt, en de grote Blitz (het Opel-logo, dat een bliksemschicht voorstelt) in het midden van de grille. Het interieur is identiek aan dat van de neven uit de Stellantis-groep, met een aangenaam en praktisch dashboard met centraal een scherm van 5 of 10 duim waarmee je een modern multimediasysteem aanstuurt. De Vivaro is beschikbaar in twee lengtes, maar slechts in één hoogte. Het laadvolume is royaal, vooral met het FlexCargo-luik, dat het mogelijk maakt om erg lange voorwerpen (tot 4 meter in de L3) te laden tot in de cabine. De nuttige laadcapaciteit is zeer degelijk, met meer dan een ton bij de meeste versies.

Onder de motorkap zijn er drie dieselmotoren: een 1.5 van 120 pk (manuele zesbak) en een 2.2 van 150 pk (manuele zesbak of achttrapsautomaat) of 180 pk (enkel automaat). Deze Opel rijdt net zo prettig als zijn neven, en ook zijn prijs is vergelijkbaar. Ook een Sportive-variant is beschikbaar (enkel voor de L2 met 180 pk, voor 37.700 euro excl. btw), uitgerust met aluminium velgen van 17 duim, zwart-gele sportstickers, en een rijke uitrusting.

VOOR

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

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 120 tot 180 pk	6,3-8,3

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,51-4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	tot 2500 kg







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

PEUGEOT EXPERT

PRIJS VANAF
€ 28.100
zBTW
(L2, 120 pk)



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

Je zit goed achter het stuur (dat hier niet zo klein is als in de Partner, maar een normaal formaat heeft) en het rijplezier ontbreekt niet. De instapdiesel, een 1.5 met 120 pk en 300 Nm, is wat krap bij volle belading en niet leverbaar met automaat; de 2,2-liter met 150 pk en 400 Nm (handgeschakeld of automatisch) is hier beter op zijn plek of, als het vooruit moet gaan, de versie van 180 pk en 430 Nm. Die laatste is altijd uigerust met de automatische versnellingsbak en is ook beschikbaar in een Tech Edition-uitvoering (alleen in de korte L2-versie), met een stoer uiterlijk (aluminium velgen van 17 duim, bumpers in koetswerkkleur, stickers op de motorkap en achteraan zijpanelen met accenten in het groen van Peugeot Sport). Het fraais van die versie heeft wel zijn prijs: reken op 37.700 euro excl. btw.

VOOR

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

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 120 tot 180 pk	6,3 7,5

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,51-4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	tot 2.500 kg







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

RENAULT TRAFIC

PRIJS VANAF
€ 29.310
zBTW
(L1H1, 110 pk)



LAADVOLUME TOT
6,7 M³

LAADVERMOGEN TOT
1.251 KG

Terwijl de elektrische Trafic volledig werd vernieuwd en voortaan op een eigen platform rust, blijft de versie met verbrandingsmotor gebaseerd op de huidige, derde generatie, die in 2014 werd gelanceerd. Hoewel het interieur nog altijd rijkelijk voorzien is van harde kunststoffen, oogt het wel aangenaam. Het moderne en ergonomisch doordacte dashboard is geïnspireerd op dat van de huidige Kangoo. Door de rugleuning van de middelste stoel neer te klappen verandert de cabine in een mobiel kantoor met tal van opbergmogelijkheden. Het standaard meegeleverde Easy Link-multimediasysteem wordt bediend via een scherm van 8 duim en is compatibel met Android Auto en Apple CarPlay. Geïntegreerde navigatie en een inductielader voor smartphones zijn tegen meerprijs leverbaar.

Voor 2026 werd het gamma vereenvoudigd: deze bestelwagen blijft verkrijgbaar in twee lengtes (5,08 of 5,48 meter), maar voortaan nog slechts in één hoogte (1,97 meter). Daardoor bedraagt het maximale laadvolume nu 6,7 kubieke meter in de lange versie. Dankzij het luik in het tussenschot biedt die L2 de grootste laadlengte in zijn segment: 4,15 meter. Het laadvermogen is daarentegen vrij gemiddeld. Er is keuze uit 2.0-dieselmotoren met 110, 130, 150 of 170 pk. Alleen de twee krachtigste versies zijn verkrijgbaar met een automaat, in feite een gerobotiseerde negenbak met dubbele koppeling (standaard op de 170 pk-uitvoering).

VOOR

- Prettige, praktische cabine
- Aangename diesels met ruime keuze

TEGEN

- Geen automaat voor instapversie
- Geen H2 meer

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 110 tot 170 pk	6,5-7,7

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	3,75 of 4,15 m
Breedte tussen de wielkasten	1,27 m
Hoogte laadruimte	1,39 m
Sleepvermogen geremd	tot 2500 kg







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

VOLKSWAGEN TRANSPORTER

PRIJS VANAF
€ 33.995
zBTW
(L1H1, 110 pk)



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

Zoek niet naar eigen Volkswagen-motoren of de bekende DSG-versnellingsbak; de Transporter doet het met Ford-aandrijfgehelen, te beginnen bij een tweeliterdiesel van 110, 150 of 170 pk (de 136 pk-versie uit de Transit Custom is hier niet verkrijgbaar). De krachtigste varianten krijgen een soepele automaat (met koppelomvormer en acht versnellingen) en kunnen voorzien worden van vierwielaandrijving om moeiteloos gladde wegen aan te kunnen. Daarnaast bestaat de Transporter ook als plug-inhybride, op basis van een 2,5-literbenzine, goed voor in totaal 233 pk en een elektrisch rijbereik tot 56 kilometer. De volledig elektrische varianten komen elders in deze *KoopGids* aan bod.

VOOR

- Aangename cabine
- Beschikbaar als plug-inhybride en 4×4

TEGEN

- Matige maximale laadlengte
- Vrij hoge prijs

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 110 tot 170 pk	7,1-8,4
Plug-inhybride (PHEV): 233 pk	3,7-3,9

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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







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

OOK DEZE MIDDELGROTE BESTELWAGENS MET VERBRANDINGSMOTOR KUN JE VANDAAG KOPEN

De Chinese constructeur **Maxus** is in dit segment vertegenwoordigd met de **Deliver 7**. Het is een vrij klassieke bestelwagen, aangedreven door een 2.0-diesel van 148 pk die altijd aan een manuele versnellingsbak wordt gekoppeld. Er is ook maar één carrosserievariant: de L2 van 5,37 meter. Met 7,2 kubieke meter is de laadruimte royaal en ook de cabine is netjes afgewerkt, al ontbreekt een geïntegreerd navigatiesysteem. De prijs is aantrekkelijk (vanaf 27.690 euro, zonder btw), maar allicht zal de restwaarde lager uitvallen dan bij de gevestigde Europese merken.


Maxus Deliver 7

De huidige **Mercedes Vito** is al jaren een vaste waarde onder de middelgrote bestelwagens, maar loopt op zijn laatste benen. Het model verscheen in 2014 en kreeg in 2023 nog een grondige facelift. Er is slechts één hoogte, maar wel keuze uit drie lengtes, met een laadvolume tot 6,6 kubieke meter. De tweeliterdiesel drijft standaard de achterwielen aan, vierwielaandrijving is optioneel. Het gamma telt versies met 102, 136, 163 en 190 pk. Wie meer comfort wil, kan bovendien voor luchtvering kiezen. Naar aloude Mercedes-gewoonte zijn de prijzen wel niet mals: de Vito kost minstens 35.178 euro (zonder btw).


Mercedes Vito

Bij **Nissan** vinden we de **Primastar** (beschikbaar vanaf 30.000 euro, zonder btw), die technisch niets anders is dan de tweelingbroer van de Renault Trafic. Ook hier is er keuze uit twee carrosserielengtes, al is het motorengamma wel iets beperkter. Nissan biedt de tweeliterdiesel enkel met 130 of 150 pk aan; de versies met 110 en 170 pk uit de Trafic-catalogus ontbreken. De belangrijkste troef tegenover zijn Renault-donor is de garantie: die bedraagt in dit geval vijf jaar of 160.000 kilometer, tegenover twee jaar zonder kilometerbeperking bij de Trafic.


Nissan Primastar

De **Toyota Proace** deelt zijn techniek dan weer met de Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel Vivaro en Peugeot Expert. Net als die modellen is hij verkrijgbaar in twee lengtes en met twee verschillende dieselmotoren, met vermogens van 120 tot 180 pk. Met een vanafprijs van 29.990 euro (zonder btw) is de Toyota net iets duurder, maar daar staat een uitgebreidere garantie tegenover. De Japanners bieden tot tien jaar of 185.000 kilometer garantie, terwijl de bestelwagens van de Stellantis-groep het bij acht jaar of 160.000 kilometer houden.


Toyota Proace

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

ELEKTRISCHE MIDDELGROTE BESTELWAGENS

Ook bij de middelgrote elektrische bestelwagens duikt er een nieuwe rivaal op. Recht uit China komt de Farizon V7E, die een origineel design combineert met vijf jaar garantie en een aantrekkelijke prijs. Nog belangrijker is de komst van de nieuwe Renault Trafic E-Tech. Met zijn moderne vormgeving, ruime actieradius en geavanceerde 800-volttechnologie heeft hij sterke troeven in handen om zowel vlootbeheerders als zelfstandigen te overtuigen om de overstap naar elektrisch rijden te maken.



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

CITROËN Ë-JUMPY

PRIJS VANAF € 37.700 zBTW
(L2, 49 kWh)



VOOR

- Keuze tussen twee batterijen
- Interessante actieradius met de grote batterij

TEGEN

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

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
6,6 M³	1.178 KG

Zoals al zijn neven van de Stellantis-groep is de Citroën Jumpy beschikbaar met elektrische aandrijving, en er is zelfs keuze uit twee batterijen. Maar zoals altijd zijn die batterijvarianten duur: ze kosten in ons land ongeveer 10.000 euro meer dan de minst dure dieselversie van de Jumpy. En dat is dan met de kleine batterij (49 kWh, tot 234 kilometer WLTP-rijbereik, en een leeggewicht van 1,9 ton). Om de grote batterij te hebben (75 kWh, 370 kilometer, 2,1 ton) met je nog eens 5.000 euro extra neertellen. Het is de prijs die je betaalt om in stilte en zonder trillingen te rijden, wat inderdaad best aangenaam is, ook al volstaat het vermogen van 136 pk maar net wanneer het ruim volgeladen is. De elektrische Jumpy blijft beschikbaar in twee koetswerklengtes en verliest niets aan binnenruimte in vergelijking met de dieselversies. Het bruikbare laadvermogen blijft interessant voor deze categorie – tot meer dan 1 ton – maar het geremde sleepvermogen daalt wel sterk vergeleken met de dieselvarianten. De ingebouwde AC-lader van 11 kW laadt de kleine batterij volledig op in 5 uur en de grote in 8. Aan een DC-laadpaal slikken de batterijen een maximaal vermogen van 100 kW en duurt laden van 10 tot 80%, onder de beste omstandigheden, 38 minuten voor de batterij van 49 kWh en 45 minuten voor die van 75 kWh. Dat is in de goede middenmoot in de categorie van de bedrijfsvoertuigen.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	49 of 75 kWh	tot 234 of 370 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,50-4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	1000 kg

FARIZON V7E

PRIJS VANAF € 29.780 zBTW
(50 kWh)



VOOR

- Interessante prijs, laadvermogen
- Keuze uit twee batterijen

TEGEN

- Maar één koetswerkvariant
- Gebrek aan merkimago kan restwaarde schaden

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
6,95 M³	1.373 KG

Farizon, een merk van het grote Geely-concern, pakt uit met een compacte elektrische bestelwagen met een opvallend design. Terwijl veel concurrenten verschillende carrosserielengtes en -hoogtes aanbieden, houdt Farizon het eenvoudig: één hoogte en één lengte (4,99 meter). Binnen deze klasse biedt de V7E wel een opvallend groot laadvolume. Ook het laadvermogen mag gezien worden. Onder de motorkap is geen keuze: de elektromotor levert 150 pk en 230 Nm, terwijl de topsnelheid begrensd is op 120 km/u. Voor de batterij zijn er wel twee mogelijkheden. Beide LFP-accu's worden geleverd door CATL. De basisversie krijgt een batterij van 50 kWh, goed voor een officieel rijbereik van 240 kilometer. De grotere batterij van 67 kWh tilt het rijbereik naar 328 kilometer. Aan een AC-laadpunt kan de Farizon laden met 11 kW; snelladen kan met maximaal 100 kW. Dankzij de bidirectionele laadfunctie kan de bestelwagen bovendien externe elektrische apparaten van stroom voorzien. Binnenin is de uitrusting vrij modern. Achter het stuur zit een digitaal instrumentenpaneel van 7 duim, terwijl centraal op het dashboard een scherm van 12,3 duim prijkt. Farizon beschikt momenteel over een tiental dealers in België. De V7E krijgt vijf jaar of 200.000 kilometer garantie, aangevuld met acht jaar garantie op de batterij.

TECHNIEK

Motor	Batterij capaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
150 pk	50 of 67 kW	tot 240 of 328 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,86 m
Breedte tussen de wielkasten	niet meegedeeld
Hoogte laadruimte	1,43 m
Sleepvermogen geremd	1000 kg

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

FIAT E-SCUDO VAN

PRIJS VANAF € 37.700 zBTW
(L2, 49 kWh)



VOOR

- Keuze tussen twee batterijen
- Interessante actieradius met de grote batterij

TEGEN

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

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
6,6 M³	1.178 KG

Achter zijn grote, goed herkenbare Fiat-logo is de Scudo in feite een kloon van de Citroën Jumpy, Opel Vivaro en Peugeot Expert, zijn neven binnen de Stellantis-groep. Hij deelt dus zijn techniek met hen, en daarom zijn er ook in dit geval twee elektrische versies: eentje met kleine batterij (49 kWh), voornamelijk bedoeld voor stadsverkeer (theoretisch rijbereik tot 234 kilometer), en een andere met grotere batterij (75 kWh) met een grotere actieradius (tot 370 kilometer). Aan DC-laadpalen accepteren beide batterijen een vermogen tot 100 kW en laden ze tot 80% in respectievelijk 32 of 45 minuten. Aan een AC-laadpunt 'vult' de driefasige 11 kW-lader de batterijen in respectievelijk 5 en 7,5 uur. Onderweg zijn de 136 elektrische paarden niets van het goede te veel om de 2 ton leeggewicht van deze bestelwagen voort te bewegen. Ondanks de vrij bescheiden prestaties kan de elektrische Scudo nochtans sportief voor de dag komen, althans in zijn S-Design-afwerkingsniveau (alleen beschikbaar als L2 met 75 kWh-batterij en met 46.700 excl. btw niet goedkoop). Die variant is te herkennen aan zijn gespoten bumpers, lichtmetalen velgen van 17 duim en zwarte strepen op de carrosserie. Datzelfde S-Design-niveau is ook beschikbaar op de diesel van 180 pk (37.700 euro excl. btw).

TECHNIEK

Motor	Batterij capaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	49 of 75 kWh	tot 234 of 370 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,51-4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	1000 kg

FORD TRANSIT CITY

PRIJS VANAF € 32.390 zBTW
(L1H1)



VOOR

- Interessante prijs
- Twee hoogtes

TEGEN

- Bescheiden rijbereik
- Niet gehomologeerd voor aanhangwagen

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
8,5 M³	1.275 KG

De nieuwste telg in Fords Transit-familie heeft Chinese roots. De Transit City werd ontwikkeld en wordt gebouwd door Jiangling Motors Corporation, met één duidelijk doel: de prijs drukken. Dat lukt ook, want de Transit City kost bijna 15.000 euro (zonder btw) minder dan de E-Transit Custom, terwijl die laatste amper groter is. Naast als chassis-cabine is de City verkrijgbaar als bestelwagen, in twee formaten: L1H1 (4,98 meter lang, 1,99 meter hoog) en L2H2 (5,28 en 2,28 meter). Het laadvolume bedraagt respectievelijk 6,4 en 8,5 kubieke meter – meer dan bij de Custom. Ook het laadvermogen gooit hoge ogen. De City is uitsluitend elektrisch verkrijgbaar. Zijn voorin gelegen elektromotor levert 150 pk en 260 Nm en haalt zijn energie uit een LFP-batterij van 56 kWh. Daarmee bedraagt de officiële actieradius maximaal 254 kilometer, duidelijk minder dan bij de E-Transit Custom. Zoals zijn naam al doet vermoeden, mikt de Transit City dan ook vooral op gebruik in en rond de stad. Laden kan op wisselstroom met maximaal 11 kW, aan een DC-snellader kan de City pieken tot 87 kW aan. Qua uitrusting komt de Transit City behoorlijk compleet voor de dag. Zo zijn onder meer een *keyless* instapsysteem, een multimediascherm van 12 duim (met Apple CarPlay en Android Auto), een achteruitrijcamera, een verwarmbare bestuurdersstoel en een eenpedaalrijmodus van de partij.

TECHNIEK

Motor	Batterij capaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
150 pk	56 kWh	tot 254 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,77 of 3,07 m
Breedte tussen de wielkasten	1,30 m
Hoogte laadruimte	1,46 of 1,75 m
Sleepvermogen geremd	–

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

FORD E-TRANSIT CUSTOM

PRIJS VANAF € 46.645 zBTW
(L1, 136 pk)



VOOR

- Interessant rijbereik
- Drie vermogensniveaus

TEGEN

- Vrij hoge prijs
- Gemiddeld laadvermogen voor het segment

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
6,8 M³	1.060 KG

In elektrische versie is de Transit Custom een drievoudig aanbod: hij bestaat in een versie met 136 pk (met een top van 120 km/u), met 218 pk (130 km/u) voor de meer gehaaste werkers, en met 286 pk voor de sportievelingen (160 km/u, enkel beschikbaar in MS-RT-afwerking). Het koppel van 415 Nm en de eenpedaalmodus zijn in alle gevallen identiek. De motor is achterin ingebouwd, en de E-Transit Custom is dus achterwielaangedreven (de versies met verbrandingsmotor zijn voorwieltrekkers). Er zijn ook tweemotorige varianten met vierwielaandrijving en 136 of 218 pk verkrijgbaar. Het laadvolume is identiek aan dat van de Transit-Custom met verbrandingsmotor. Ook deze E-uitvoering is verkrijgbaar in twee lengtes, en hoewel hij aan nuttig laadvermogen inboet, kan hij toch nog een ton in zijn laadruimte meenemen. In 2026 ruilde deze bestelwagen zijn batterij van 64 kWh in voor een van 71 kWh, goed voor een officieel rijbereik tot 373 kilometer. Aan een DC-snellader (maximaal 125 kW) duurt een laadbeurt van 10 tot 80% een halfuur; met de interner omvormer van 11 kW heb je op wisselstroom daarvoor een slordige 7 uur nodig. Binnenin werd voorzien in 230-volt-stopcontacten om gereedschap (tot 2.300 watt) te voeden met stroom van de batterij. Goedkoop is de E-Transit Custom niet, maar hij heeft wel slechts om de twee jaar een onderhoudsbeurt nodig, ongeacht het aantal afgelegde kilometers.

TECHNIEK

Motor	Batterij capaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136, 218 of 286 pk	71 kWh	tot 373 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,60 of 3,45 m
Breedte tussen de wielkasten	1,39 m
Hoogte laadruimte	1,43 m
Sleepvermogen geremd	2300 kg

OPEL VIVARO ELECTRIC

PRIJS VANAF € 37.700 zBTW
(L2, 49 kWh)



VOOR

- Keuze tussen twee batterijen
- Interessante actieradius met de grote batterij

TEGEN

- Prestaties wat krap bij zware belading
- Meerprijs ten opzichte van de diesel

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
6,6 M³	1.178 KG

Net als zijn neven binnen de Stellantis-groep (Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Peugeot Expert) is de Vivaro eveneens beschikbaar met elektrische aandrijving. Ook hier heb je dan de keuze tussen een kleine batterij, voornamelijk bedoeld voor stedelijk verkeer (49 kWh, theoretische actieradius van 234 kilometer) en een groter cellenpakket van 75 kWh, voor wie lange ritten in één keer wil afleggen (WLTP-rijbereik tot 370 kilometer). De batterijen opladen kan met 11 kW op wisselstroom en met 100 kW op gelijkstroom. De motor levert in alle gevallen 136 pk, wat niet bijster krachtig is, maar het koppel van 270 Nm zorgt voor behoorlijke hernemingen. Net als bij de neven is de topsnelheid begrensd op 130 km/u en zijn er drie rijmodi (Normal, Eco en Power) en drie niveaus van regeneratie bij vertraging. De batterijen zijn onder de vloer geplaatst, tussen de voor- en achterwielen, zodat er niets verloren gaat aan binnenruimte. Net als de dieselversies van de Vivaro zijn ook de elektrische modellen verkrijgbaar in twee lengtes. En het nuttige laadvermogen is behoorlijk voor dit segment. Toch blijft ook hier de meerprijs ten opzichte van de basisdiesel fors: ongeveer 10.000 euro. Voor wie thuis of op het werk kan opladen, liggen de gebruikskosten van een elektrisch voertuig wel lager, maar je zult alsnog veel moeten rijden om de hogere aankoopprijs te compenseren.

TECHNIEK

Motor	Batterij capaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	49 of 75 kWh	tot 234 of 370 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,51-4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	1000 kg

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

PEUGEOT E-EXPERT

PRIJS VANAF
€ 37.700
zBTW
(L2, 49 kWh)



VOOR

- Keuze tussen twee batterijen
- Interessante actieradius met de grote batterij

TEGEN

- Prestaties wat krap bij zware belading
- Meerprijs ten opzichte van de diesel

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
6,6 M³	1.178 KG

Ook van de Peugeot Expert bestaat er een elektrische versie, net als bij zijn neven binnen de Stellantis-groep: de Citroën Jumpy, Fiat Scudo en Opel Vivaro. Het radiatorrooster is anders, maar verder is alles identiek. De E-Expert deelt met zijn neven het interieur dat eind 2023 werd vernieuwd, is beschikbaar in twee lengtes en met twee batterijpakketten: 49 kWh (officieel rijbereik van 234 kilometer) en 75 kWh (370 kilometer). Deze elektrische versies worden vooral gewaardeerd in de stad, waar hun motor van 136 pk en 270 Nm zacht, stil en voldoende pittig is. Op grote wegen zit de motor vlugger aan zijn limiet.

Zoals altijd met dit soort elektrische voertuigen loopt het verbruik op de snelweg gauw op en smelt het rijbereik als sneeuw voor de zon. Zoals bij de andere elektrische bestelwagens van Stellantis beschik je over schakelpeddels aan het stuur om de recuperatie van vertragingsenergie in drie standen in te stellen. Er is ook een Eco-modus die het vermogen tempert om het stroomverbruik te beperken. Een volle laadbeurt op wisselstroom (11 kW) neemt 5 uur in beslag met de kleine batterij en 7,5 uur met de grote; aan een DC-snellader (maximaal 100 kW) duurt het respectievelijk 32 of 45 minuten om van 10 tot 80% op te laden. De elektrische Expert is ook beschikbaar in een Tech Edition-versie met sportieve uitstraling (enkel met 75 kWh en L2, voor een pittige 46.700 excl. btw).

TECHNIEK

Motor	Batterij capaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136 pk	49 of 75 kWh	tot 234 of 370 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,51-4,03 m
Breedte tussen de wielkasten	1,26 m
Hoogte laadruimte	1,40 m
Sleepvermogen geremd	1000 kg

RENAULT TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC

PRIJS VANAF
€ NIET BEKEND
zBTW
(L1H1)



VOOR

- Rijbereik, snelheid DC-laden (800 volt)
- Korte draaicirkel

TEGEN

- Beperkt laadvolume
- (Nog) geen H2-versie

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
5,8 M³	1.250 KG

Terwijl de vorige elektrische Trafic zijn platform nog deelde met de Trafic Diesel (die nog altijd te koop is), staat deze nieuwe generatie op een volledig nieuw platform, specifiek ontwikkeld voor elektrische aandrijving. Dat vertaalt zich ook in een compleet nieuwe look, met een futuristische uitstraling en opvallend smalle koplampen. Ook binnenin maakt de Trafic een flinke sprong voorwaarts. Het dashboard combineert een digitaal instrumentenpaneel van 10 duim met een centraal scherm van 12 duim voor het multimediasysteem, inclusief geïntegreerde Google-functionaliteit. Bij de lancering is de nieuwe elektrische Trafic verkrijgbaar in twee lengtes: als L1 van 4,87 meter en als L2 van 5,27 meter. Er is slechts één hoogte: 1,90 meter, zodat hij probleemloos in de meeste ondergrondse parkeergarages past. Doordat de elektromotor nu achterin ligt, bedraagt de draaicirkel amper 10,3 meter, vergelijkbaar met die van een Clio. Dankzij 204 pk en 345 Nm gaan de prestaties er stevig op vooruit. Er is keuze uit twee accu's: een LFP-batterij van 60 kWh, goed voor ongeveer 350 kilometer WLTP-rijbereik, of een NMC-pakket van 81 kWh, waarmee tot 450 kilometer mogelijk is. Dankzij de nieuwe 800-voltarchitectuur kunnen slechts 20 minuten volstaan om het batterijpeil van 15 naar 80 procent te brengen. De nieuwe elektrische Trafic wordt eind 2026 gelanceerd; de prijs was op het moment van schrijven nog niet bekend.

TECHNIEK

Motor	Batterij capaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
204 pk	60 of 81 kWh	350 of 450 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	niet meegedeeld
Breedte tussen de wielkasten	niet meegedeeld
Hoogte laadruimte	niet meegedeeld
Sleepvermogen geremd	tot 2000 kg

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

VOLKSWAGEN E-TRANSPORTER

PRIJS VANAF
€ 50.787
zBTW
(L1, 136 pk)



VOOR

- Interessant rijbereik
- Drie vermogensniveaus

TEGEN

- Hoge prijs
- Gemiddeld laadvermogen voor het segment

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
6,8 M³	1.060 KG

De huidige generatie VW Transporter is een technische kloon van de Ford Transit Custom en als dusdanig eveneens met elektrische aandrijving verkrijgbaar, een primeur voor het model. De E-Transporter oogt minder stijlvol, maar is wel groter én praktischer dan die andere elektrische bestelwagen van VW: de ID.Buzz. De motor is geplaatst op de achteras en drijft de achterwielen aan, al behoort vierwielaandrijving (via twee elektromotoren) ook tot de mogelijkheden. Er is keuze uit drie vermogensniveaus: 136 pk (0-100 km/u in 13,6 seconden en maximumsnelheid van 110 km/u), 218 pk (8,6 seconden, 150 km/u) of 286 pk (7,4 seconden en eveneens 150 km/u). Het koppel van 415 Nm is voor alle varianten identiek, net als de batterij met een bruikbare capaciteit van 71 kWh. Laden kan met 11 kW op wisselstroom en 125 kW op gelijkstroom. Volkswagen geeft een gemiddeld elektrisch verbruik op van minstens 22 kWh/100 km voor de 136 pk-versie en 23 kWh/100 km voor de versies met 218 en 286 pk, net als een theoretisch rijbereik van respectievelijk 354 en 372 kilometer – reken in de praktijk eerder op 260 tot 280 kilometer. Dankzij 230-voltstopcontacten kun je gereedschap via de hoofdbatterij voeden. Deze Transporter is wel niet goedkoop en zelfs duurder dan de technisch identieke Ford E-Transit Custom.

TECHNIEK

Motor	Batterij capaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
136, 218 of 286 pk	71 kWh	tot 372 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	2,60 of 3,45 m
Breedte tussen de wielkasten	1,39 m
Hoogte laadruimte	1,43 m
Sleepvermogen geremd	2300 kg



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

OOK DEZE ELEKTRISCHE MIDDELGROTE BESTELWAGENS KUN JE VANDAAG KOPEN


Hyundai Staria Van


Iveco eJolly


Iveco eMoovy


Maxus eDeliver 5


Mercedes eVito


Maxus eDeliver 7


Toyota Proace Electric

Hyundai biedt zijn **Staria**-bestelwagen voortaan uitsluitend elektrisch aan, zonder te raken aan zijn opvallend futuristische design. De elektromotor levert 218 pk en drijft de voorwielen aan. Een batterij van 84 kWh zorgt voor een theoretisch rijbereik tot 450 kilometer. Bovendien kan hij dankzij de 800-voltarchitectuur bijzonder snel laden: aan een geschikte DC-snellader duurt een laadbeurt van 10 tot 80 procent maar iets van een 20 minuten.

Iveco waagde zich pas recent aan dit segment, maar wel meteen met twee modellen. De eerste is de **eJolly**, technisch gezien een kloon van de Stellantis-bestelwagens (Citroën ë-Jumpy en co). Net als zijn zustermodellen is hij verkrijgbaar in twee lengtes en met twee accu's, goed voor respectievelijk 224 en 352 kilometer rijbereik. Daarnaast is er de **eMoovy**, die op Hyundai-techniek is gebaseerd en uitsluitend als chassis-cabine wordt aangeboden. Er is keuze uit een versie met 188 pk, een bruikbare accucapaciteit van 60,7 kWh en 265 kilometer rijbereik, of een krachtiger variant met 218 pk, 73,4 kWh en een rijbereik van 320 kilometer.

Maxus heeft twee elektrische bestelwagens in dit segment. De opvallend vormgegeven **eDeliver 5** met 163 pk start bij 37.990 euro (zonder btw) en is verkrijgbaar in één carrosserievariant van 4,80 meter lang, met een laadvolume van 6,6 kubieke meter. Het theoretische rijbereik bedraagt 335 kilometer. De **eDeliver 7** met 204 pk oogt veel klassieker en is er vanaf 44.990 euro (zonder btw). Hij is verkrijgbaar in twee lengtes: 5 en 5,36 meter, met een laadvolume tot 6,7 kubieke meter. Afhankelijk van de gekozen batterij bedraagt het rijbereik 318 of 370 kilometer.

De huidige **Mercedes** Vito nadert stilaan het einde van zijn levenscyclus, maar de elektrische **eVito** staat wel nog in de catalogus. Hij is verkrijgbaar in twee lengtes: L2 van 5,14 meter en L3 van 5,37 meter. Ook voor de accu is er keuze uit twee formaten: 62 kWh (met een rijbereik van 283 kilometer) of 93 kWh (waarmee een rijbereik tot 432 kilometer mogelijk is). Daar staat wel een stevige prijs tegenover: de eVito kost minstens 58.920 euro (zonder btw).

Tot slot is er nog de **Toyota Proace Electric**, eveneens een technische kloon van de Stellantis-bestelwagens (Citroën ë-Jumpy en aanverwanten). Toyota biedt hem uitsluitend aan met de grootste accu van 75 kWh, goed voor een rijbereik tot 342 kilometer. Dat verklaart meteen zijn relatief hoge instapprijs van 43.580 euro (zonder btw).

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

GROTE BESTELWAGENS MET VERBRANDINGSMOTOR

Dit zijn de echte krachtpatsers onder de bestelwagens: groot in lengte én in hoogte, en gebouwd om stevig werk te verzetten. Sommige modellen zijn zelfs verkrijgbaar met dubbele achterwielen om zware ladingen beter te kunnen dragen. In België is de Renault Master de onbetwiste koning van het segment. Om die positie te verdedigen krijgt hij dit jaar een update die vooral het gebruikscomfort verder zal verbeteren.



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

CITROËN JUMPER

PRIJS VANAF
€ 32.680
zBTW
(L2H1, 120 pk)



Eind 2023 kreeg de Citroën Jumper een flinke update, al onderscheidt hij zich technisch niet echt van zijn Stellantis-broertjes (Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Opel Movano) en de Toyota Proace Max, waarmee hij dezelfde basis deelt. Het opvallendste verschil zit hem in de hertekende voorkant.

Onder de motorkap vind je de vertrouwde 2.2 BlueHDi-dieselmotoren van Fiat-origine, met een vermogen van 120, 140 of 180 pk. De twee krachtigste varianten (140 en 180 pk) kunnen optioneel gekoppeld worden aan een automatische achttrapsversnellingsbak. Daarnaast is de Jumper er natuurlijk ook in een elektrische versie.

Het interieur kreeg voor 2024 een flinke opfrisbeurt met een nieuw dashboard, een centraal scherm tot 10 duim en een optioneel digitaal instrumentenpaneel. De connectiviteit werd verbeterd en ook de rijhulpsystemen kregen een update: zo zijn er nu 360-gradenparkeersensoren, een vermoeidheidswaarschuwing, noodremhulp met voetgangersdetectie, verkeersbordherkenning, rijstrookassistentie, enzovoort. Met het Drive Assist-pakket krijg je bovendien adaptieve cruisecontrol, rijstrookhulp en fileassistentie tot 30 km/u. De parkeerrem is voortaan elektrisch en een inductielader voor smartphones maakt het leven aan boord net wat makkelijker. Een digitale binnenspiegel, gekoppeld aan de achteruitrijcamera, zorgt voor een beter zicht naar achteren. Qua formaat is de Jumper leverbaar in zes varianten (L2H1 tot L4H3) met laadvolumes van 10 tot 17 kubieke meter. Wie meer flexibiliteit nodig heeft, kan ook kiezen voor een versie met enkel of dubbel chassis, ideaal voor specifieke opbouwen.

VOOR

- Groot aantal koetswerkvarianten
- Stoel- en veercomfort

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 120 tot 180 pk	7,3-9,8

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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





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

FIAT DUCATO

PRIJS VANAF
€ 31.230
zBTW
(L2H1, 120 pk)



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

Het interieur is nu een stuk ergonomischer dankzij een vernieuwd stuurwiel, een hertekend dashboard en materialen van een betere kwaliteit. Ook de connectiviteit kreeg een upgrade, met een digitaal display van 7 duim en een centraal scherm dat tot 10 duim groot is. Het aanbod aan dieselmotoren blijft ruim: je kunt kiezen uit drie varianten van de 2.2 MultiJet (120, 140 of 180 pk), gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak of een achttrapsautomaat, afhankelijk van de uitvoering. Voor de zwaarste klussen is een Heavy Duty-gamma beschikbaar.

Het laadvermogen blijft een van de grote troeven van dit model, met een nuttig volume tot 17 kubieke meter en een maximaal laadvermogen van bijna 1.500 kilo (in de 3,5-ton versie). Dankzij enkele aerodynamische verbeteringen belooft Fiat bovendien een daling van het verbruik en de CO_2-uitstoot tot wel 9%. De Ducato is daarnaast uitgerust met geavanceerde rijhulpsystemen, zoals adaptieve cruisecontrol met fileassistentie — iets wat je in dit segment zelden ziet. Een niet te onderschatten voordeel tegenover de steeds technologischer wordende rivalen van buiten de Stellantis-groep.

VOOR

- Scherpe basisprijs
- Moderne uitrusting

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 120 tot 180 pk	7,3-9,8

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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





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

FORD TRANSIT

PRIJS VANAF
€ 34.650
zBTW
(L2H2, 105 pk)



De Ford Transit is een van de bekendste bedrijfswagens ter wereld, met meerdere generaties en miljoenen verkochte exemplaren achter zijn naam. De huidige editie, die inmiddels bijna tien jaar meegaat, kreeg onlangs een grondige update. Je kunt hem nog altijd krijgen met traditionele dieselmotoren, maar evengoed als volledig elektrische variant. Bij de diesels loopt het vermogen uiteen van 105 tot 165 pk, met keuze uit voor-, achter- of vierwielaandrijving – in dat laatste geval altijd in combinatie met de krachtigste motor van de twee. Binnenin vind je een digitaal instrumentenpaneel van 8 duim en het Sync 4-multimediasysteem, inclusief aanraakscherm van 12 duim en 5G-connectiviteit.

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

VOOR

- Groot gamma, robuste bestelwagen
- Rijgedrag en comfort

TEGEN

- Weinig uitzonderlijk maximaal nuttig laadvolume voor deze klasse
- Somber dashboard met erg klassiek design

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 105 tot 165 pk	8,0-10,9

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	3,08-4,26 m
Breedte tussen de wielkasten	1,39 m
Hoogte laadruimte	1,79-2,12 m
Sleepvermogen geremd	tot 3.500 kg







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

OPEL MOVANO

PRIJS VANAF
€ 32.680
zBTW
(L2H1, 120 pk)



LAADVOLUME TOT
17 M³

LAADVERMOGEN TOT
1.450 KG

De Opel Movano is het resultaat van de technologische deelstrategie binnen de Stellantis-groep en rekent op dezelfde basis als de Citroën Jumper, Fiat Ducato en Peugeot Boxer. Wat hem toch herkenbaar maakt, is de kenmerkende Opel Vizor-bumper, waarin het merklogo en de koplampen naadloos zijn geïntegreerd. De Movano is beschikbaar in vier lengtes en drie hoogtes en biedt een laadvolume tot 17 kubieke meter, met een maximaal laadvermogen van bijna 1,5 ton voor de lichtevrachtversies.

De 2.2-turbodieselmotor (een Fiat-blok) is verkrijgbaar in drie vermogens: 120, 140 of 180 pk, met een koppel tot 450 Nm. Deze motor is gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak of een nieuwe achttrapsautomaat, die speciaal is ontwikkeld om het verbruik te drukken en het rijcomfort te verhogen. De automaat past zich slim aan de belasting en het rijgedrag aan. Op het vlak van rijhulpsystemen pakt de Movano uit met maar liefst 21 assistenten, waaronder een adaptieve cruisecontrol, rijstrookassistentie en de Traffic Jam Assist. Dankzij de combinatie met elektrische stuurbekrachtiging kan de Movano daarmee niveau 2 geautomatiseerd rijden aan, waarbij hij zelfstandig kan optrekken, remmen en sturen tot 30 km/u – zolang de bestuurder zijn handen aan het stuur houdt. Verder zijn er handige extra's zoals verkeersbordherkenning, noodremhulp en parkeerassistentie om het rijden veiliger en makkelijker te maken.

VOOR

- Groot aantal koetswerkvarianten
- Stoel- en veringcomfort

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 120 tot 180 pk	7,3-9,8

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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







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

PEUGEOT BOXER

PRIJS VANAF
€ 32.680
zBTW
(L2H1, 120 pk)



De Peugeot Boxer is het resultaat van een samenwerking binnen de Stellantis-groep en deelt zijn technische fundamenten met de Citroën Jumper, Fiat Ducato en Opel Movano. Eind 2023 kreeg ook hij een opfrisbeurt, en sindsdien profiteert hij van de nieuwste innovaties binnen het bedrijfswagengamma van de groep. Zo is het dashboard uitgerust met een nieuw centraal aanraakscherm en digitale tellers, én is er nu een achttrapsautomaat beschikbaar. Die AT8 werd ontwikkeld met het oog op de noden van professionals en biedt merkbaar meer rijcomfort, vooral bij druk stadsverkeer of lange ritten. Hij is te combineren met de 2.2 BlueHDi-dieselmotoren van 140 en 180 pk. De krachtigste variant levert in combinatie met de automaat een maximumkoppel van 450 Nm – 80 Nm meer dan bij de handgeschakelde uitvoering – wat extra trekkracht en soepelheid garandeert. De manuele zesversnellingsbak blijft ook gewoon beschikbaar en is zelfs de enige optie voor de instapmotor met 120 pk.

Handig is dat de Boxer een dubbele homologatie heeft: Light Duty en Heavy Duty, waarbij die laatste ideaal is voor zwaardere opbouwscenario's. Verder kunnen klanten kiezen uit verschillende wielbasissen (3,45 en 4,04 meter), lengtes, hoogtes en carrosserievarianten, goed voor een nuttig laadvolume van 10 tot 17 kubieke meter. Bovendien kreeg de Boxer bij de facelift eind 2023 een frisse look en werden nieuwe features toegevoegd, zoals een parkeerhulp, een elektrische parkeerrem en diverse rijhulpsystemen die het rijden veiliger en comfortabeler moeten maken.

VOOR

- Groot aantal koetswerkvarianten
- Stoel- en veercomfort

TEGEN

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

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 120 tot 180 pk	7,3-9,8

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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







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

RENAULT MASTER

PRIJS VANAF
€ 33.355
zBTW
(L2H2, Blue dCi 130)



De Renault Master onderscheidt zich door zijn robuuste, maar tegelijk moderne en verfijnde design. Voor modeljaar 2026 kreeg hij enkele praktische verbeteringen, waaronder een badge voor handsfree openen en starten en een elektrische parkeerrem die voortaan standaard is voor de voorwielaangedreven versies. De uitvoeringen met automatische versnellingsbak beschikken bovendien over een adaptieve cruisecontrol en een hertekende middenconsole, die meer bewegingsvrijheid in de cabine biedt en het comfort van de middelste passagier verhoogt. Onder de motorkap vind je de 2.0 Blue dCi-dieselmotor, met 130, 150 of 170 pk, gekoppeld aan een manuele zesbak of een negentrapsautomaat. Daarnaast staan er ook nog twee elektrische varianten in de catalogus.

In het interieur prijken harde kunststoffen, maar het geheel is praktisch ingericht, met maar liefst 135 liter opbergruimte en een centrale stoel die je kunt omtoveren tot een mobiel bureau. Het grote aanraakscherm van 10 duim integreert het OpenR Link-multimediasysteem, compatibel met Android Auto en Apple CarPlay. Het dynamische hydraulische remsysteem van de Master past de remkracht automatisch aan op basis van de belading, wat zorgt voor een consistent remgevoel en snellere reacties in noodsituaties. Daarnaast heeft Renault maar liefst twintig rijhulpsystemen aan boord gehesen (waarvan sommige de al lange optielijst nog wat verder aandikken), zoals rijstrookassistentie, noodremhulp en zijwindassistentie. Renault levert zijn grote bestelwagen met voor- of achterwielaandrijving, in varianten van L2H2 tot L4H3.

VOOR

- Gestroomlijnd ondanks zijn postuur
- Ergonomisch en praktisch dashboard

TEGEN

- Veel harde kunststoffen
- Comfort aan de harde kant

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 130 tot 170 pk	7,4-13,7

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	3,22-3,86 m
Breedte tussen de wielkasten	1.38 m
Hoogte laadruimte	1,88-2,12 m
Sleepvermogen geremd	tot 2.500 kg







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

VOLKSWAGEN CRAFTER

PRIJS VANAF € 41.610 zBTW
(L3H2, 2.0 TDI 140)



De Volkswagen Crafter is een gevestigde waarde in het segment van de grote bedrijfswagens en zelfs een van de referenties in zijn klasse, ook al lijkt het aanbod minder divers dan dat van de concurrentie. In 2024 onderging de bestelwagen, die verkrijgbaar is in de uitvoeringen L3H2 tot L5H3, een ingrijpende update. Het nieuwe multimediasysteem met vrijstaand scherm, de Digital Cockpit en het multifunctionele stuurwiel zijn standaard, terwijl de spraakassistent IDA (voorzien van ChatGPT) optioneel blijft. De elektronische parkeerrem met Auto Hold-functie maakt deel uit van de nieuwe bedieningselementen. Tot de standaard inbegrepen rijhulpsystemen behoren de actieve noodremfunctie met voetganger- en fietserdetectie (Front Assist), spoorassistentie (Lane Assist), dynamische verkeersbordherkenning, een snelheidsbegrenzer en een parkeerhulp achteraan. Op de optielijst maakt de Travel Assist zijn debuut: dit snufje combineert adaptieve cruisecontrol en dito rijstrookassistentie met automatisch remmen en stoppen.

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

VOOR

- Doordachte ergonomie
- Talloze rijhulpassistenten

TEGEN

- Momenteel geen elektrische versie
- Hoge prijs

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 140 tot 177 pk	8,3-13,4

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	3,20-4,85 m
Breedte tussen de wielkasten	1,38 m
Hoogte laadruimte	tot 1,86 m
Sleepvermogen geremd	tot 3.000 kg





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

OOK DEZE GROTE BESTELWAGENS MET VERBRANDINGSMOTOR KUN JE VANDAAG KOPEN

Op de markt voor grote bestelwagens met verbrandingsmotor speelt ook de **Iveco Daily** mee. Het is een robuust werkpaard met een laadvermogen tot 2,13 ton (rijbewijs B), verkrijgbaar in vijf lengtes en drie hoogtes, goed voor maximaal 19,6 kubieke meter laadvolume. Onder de motorkap bestaat de keuze uit dieselmotoren van 116 tot 207 pk of een CNG-versie met 136 pk. Het design oogt intussen wel wat gedateerd en prijzen zijn enkel op aanvraag verkrijgbaar.

MAN positioneert eveneens een grote bestelwagen in deze categorie: de **TGE**, die technisch vrijwel identiek is aan de Volkswagen Crafter. Net als zijn Duitse evenknie kreeg hij voor modeljaar 2025 een technische en functionele update. De TGE is leverbaar in drie lengtes en drie hoogtes, met de bekende 2.0 TDI-dieselmotor van 140, 163 of 177 pk, gekoppeld aan een handgeschakelde of automatische versnellingsbak.

De **Maxus Deliver9** komt uit de Chinese SAIC-groep. Hij wordt aangedreven door een 2.0-dieselmotor van 148 pk en is standaard voorwielaangedreven. Er bestaat ook een versie met achterwielaandrijving en een chassis-cabine. De bestelwagen is echter slechts verkrijgbaar in één carrosserievariant (L3H2, 11,5 kubieke meter). Officieel kost die 37.990 euro, maar dankzij een forse korting zakt de prijs naar 24.990 euro. Daarbovenop biedt Maxus vijf jaar of 160.000 kilometer garantie.

De **Mercedes Sprinter** blijft een vaste waarde. Hoewel de huidige generatie in 2024 nog een update kreeg, loopt zijn levenscyclus evenwel stilaan ten einde. Hij is verkrijgbaar in drie lengtes en twee hoogtes, met een laadvolume tot 15,5 kubieke meter. Het motoraanbod bestaat uit dieselversies van 114 tot 190 pk, gecombineerd met voor-, achter- of vierwielaandrijving. De prijs ligt wel aan de hoge kant: vanaf 41.408 euro exclusief btw.

De **Nissan Interstar** is dan weer nauw verwant aan de Renault Master. Hij is echter alleen verkrijgbaar als L2H2 (10,8 kubieke meter) of L3H2 (13 kubieke meter); een L3H3 ontbreekt. Nissan compenseert dat deels met een uitgebreidere garantie van vijf jaar of 160.000 kilometer. Daar staat tegenover dat de Interstar 2.645 euro exclusief btw duurder is dan zijn donor.

Tot slot is er nog een andere kloon, de **Toyota Proace Max**, geboren uit de samenwerking met Stellantis. Hij deelt zijn technische basis met de Citroën Jumper, Fiat Ducato, Opel Movano en Peugeot Boxer. De Proace Max is verkrijgbaar in drie lengtes en drie hoogtes, van L2H1 tot L4H3, met een laadvolume tot 17 kubieke meter. De 2,2 liter grote diesel is afkomstig van Fiat en ook hier leverbaar met 120, 140 of 180 pk. Het grote verschil met zijn zustermodellen is de garantie: Toyota biedt tot tien jaar dekking, op voorwaarde dat het onderhoud binnen het officiële netwerk gebeurt.


Iveco Daily


MAN TGE


Maxus Deliver9


Mercedes Sprinter


Nissan Interstar


Toyota Proace Max

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

ELEKTRISCHE GROTE BESTELWAGENS

Ook de grootste bestelwagens zijn inmiddels volledig elektrisch verkrijgbaar. Logisch, want wie grote volumes over korte of middellange afstanden vervoert, kan eveneens baat hebben bij elektrische aandrijving. De marktleiders beloven intussen een theoretisch rijbereik van meer dan 400 kilometer. Tegelijk dienen zich nieuwe uitdagers aan, zoals de opvallende Chinese Farizon Supervan. Die is verkrijgbaar in zes carrosserievarianten en maakt dankzij het ontbreken van een middenstijl laden en lossen extra gemakkelijk. Slim gezien!



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

CITROËN Ë-JUMPER

PRIJS VANAF € 53.400 zBTW (L3H2)



VOOR

- Krachtige en koppelrijke motor
- Rijbereik voor dit segment

TEGEN

- Erg hoog gewicht (2,8 ton), beperkt nuttig laadvermogen
- Niet beschikbaar als 'kortere' L2

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
17 M³	730 KG

Met de ë-Jumper heeft Citroën zijn grote elektrische bestelwagen een flinke upgrade gegeven. Eind 2023 werd de bescheiden motor van 122 pk namelijk vervangen door een veel krachtigere versie van maar liefst... 270 pk en een stevig koppel van 400 Nm. Die elektromotor haalt zijn energie uit een 110 kWh-batterij, goed voor een WLTP-actieradius tot 424 kilometer. Je kunt kiezen uit drie rijmodi (Normal, Eco en Power) om het vermogen af te stemmen op je rit, en met de schakelflippers aan het stuur stel je eenvoudig een van de vier regeneratieniveaus in, voor een optimale energierecuperatie tijdens het rijden. Het opladen volgt dezelfde logica van hogere vermogens: standaard krijg je een ingebouwde lader van 11 kW mee. Aan een snellaadstation (150 kW) kun je de batterij in zo'n 55 minuten van 0 naar 80% opladen. Aan een thuislaadstation moet je rekenen op ongeveer 12 uur voor een volle lading. De uitrusting is grotendeels gelijk aan die van de dieselversies, met uitgebreide rijhulpsystemen, een optioneel digitaal instrumentenpaneel en een groot centraal scherm bij de hogere uitvoeringen. Ook het aanbod aan koetswerkvarianten blijft ruim, met een laadvolume tot 17 m³. Het laadvermogen blijft bij de versie met een maximaal toegelaten massa (MTM) van 3,5 ton wel beperkt.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
270 pk	110 kWh	tot 424 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 4,07 m
Breedte tussen de wielkasten	1,42 m
Hoogte laadruimte	1,93-2,17 m
Sleepvermogen geremd	tot 2.400 kg

FARIZON SV

PRIJS VANAF € 41.780 zBTW (L1H1)



VOOR

- Originele look
- Uitgebreide keuze aan koetswerken en batterijformaten

TEGEN

- Opdringerige rijhulpsystemen
- Stuurwiel niet in de diepte verstelbaar

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
13 M³	1.390 KG

Beherman Motors heeft Farizon in ons land gelanceerd, een Chinese dochter van de Geely-groep (moederhuis van onder meer Volvo en Polestar). Deze Supervan (SV) was het eerste wapenfeit: een elektrische bestelwagen die drie mogelijke lengtes combineert met drie hoogtes. In totaal levert dat zes varianten op, met een laadvolume van 6,95 tot 13 kubieke meter. De SV staat op een modern 'skateboardplatform' met een dunne batterij (145 millimeter) onder de vloer. Resultaat: een lage laadvloer van 55 centimeter. Er zijn drie batterijgroottes: 67, 83 en 106 kWh, goed voor een WLTP-rijbereik tot respectievelijk 303, 376 en 398 kilometer. Het laadvermogen schommelt tussen 1.075 en 1.390 kilogram, terwijl je tot 2 ton mag slepen. Handig voor koeriers: de SuperVan heeft geen B-stijl aan passagierszijde, een zijdeuropening tot 1.500 millimeter, achterdeuren die 270 graden openzwaaien én een wegklapbare stoel. Verder is hij uitgerust met dubbele driehoeken vooraan en een compleet pakket aan rijhulpsystemen, goed voor vijf sterren bij Euro NCAP. Ergernissen zoals het stuur dat niet in de diepte verstelbaar is en de soms storende waarschuwingssignalen, zouden nog worden aangepakt. Het gamma blijft bewust beperkt, om de bevoorrading eenvoudig te houden. Het merk telt ongeveer tien Belgische dealers die paraat staan voor service, vijf jaar garantie (acht jaar voor de batterij) en pechbijstand inbegrepen.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
231 pk	67, 83 of 106 kWh	270-398 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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

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

FIAT E-DUCATO

PRIJS VANAF € 53.400 zBTW
(L3H2)



VOOR

- Krachtige en koppelrijke motor
- Rijbereik voor dit segment

TEGEN

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

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
17 M³	730 KG

De Fiat e-Ducato zette in 2024 een flinke stap vooruit, met de komst van een nieuwe, volwassener generatie. Die gebruikt een 110 kWh-batterij, goed voor een WLTP-actieradius tot 424 kilometer – liefst 30 procent meer dan zijn voorganger. DC-snelladen kan tot 150 kW, waardoor een lege batterij in minder dan een uur weer vol is. De elektromotor levert 270 pk en 410 Nm, terwijl je kunt kiezen uit drie rijmodi. Het regeneratieniveau is instelbaar via spatels aan het stuur. De uitrustingsmogelijkheden zijn uitgebreid: digitale tellers, een multimediasysteem met scherm van 10 duim, een sleutelloos startsysteem, een achteruitrijcamera, een elektrische parkeerrem, een automatische airco en een vernieuwd stuur en dashboard. Daarnaast tilt de e-Ducato de veiligheid naar een hoger niveau met rijhulpsystemen die autonoom rijden op niveau 2 mogelijk maken. Het koetswerk is subtiel opgefrist met ledkoplampen, een vernieuwd logo en een hertekende grille. De grotere batterij en krachtigere motor zorgen voor een flinke sprong voorwaarts qua rijbereik en prestaties, maar de forse afmetingen en het hoge leeggewicht (minstens 2,8 ton!) blijven een uitdaging vormen voor de efficiëntie, vooral in druk stadsverkeer.

Merk op dat de meeste kenmerken grotendeels gelijk zijn aan die van de Stellantis-zustermodellen, inclusief de ruime garantie van acht jaar of 160.000 kilometer.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
270 pk	110 kWh	tot 424 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	3,70-4,07 m
Breedte tussen de wielkasten	1,42 m
Hoogte laadruimte	1,93-2,17 m
Sleepvermogen geremd	tot 2400 kg

FORD E-TRANSIT

PRIJS VANAF € 45.715 zBTW
(L2H2, 68 kWh)



VOOR

- Keuze tussen 2 batterijen en vermogens
- Gebruiksgemak en uitrusting

TEGEN

- Matig maximaal nuttig laadvolume, sleepvermogen
- Somber dashboard met erg klassiek design

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
15,1 M³	1.018 KG

De Ford E-Transit bestaat al een poosje met een 68 kWh-batterij, goed voor een WLTP-bereik tot 312 kilometer. Snelladen kan die 68 kWh-variant met 150 kW, waarmee je in zo'n 37 minuten van 10 naar 80% batterijpeil gaat. Deze accu is ideaal voor zwaardere ladingen en ritten met veel stops, en biedt met een B-rijbewijs een laadvermogen tot 1.018 kilo. Liever meer kilometers? Ford Pro heeft het gamma onlangs uitgebreid met een nieuwe E-Transit met 89 kWh-accu, waarmee je tot 394 kilometer ver raakt volgens de WLTP-cijfers. Die grote batterij heeft recht op een wisselstroomlader van 22 kW, zodat je in minder dan 6 uur volledig kunt opladen – als de paal dat vermogen levert natuurlijk. Met een DC-snellaadvermogen van 180 kW kun je in 10 minuten tot 116 kilometer extra bereik recupereren, of in 28 minuten van 10 naar 80% opladen. Om ook in de winter efficiënt te blijven is dit model standaard voorzien van een stoominjectie-warmtepomp, dezelfde als in de recente E-Transit Custom. Ongeacht de gekozen batterij krijg je 230-voltaansluitingen voor externe apparaten en kun je kiezen tussen twee motoren: 183 of 269 pk, allebei met 430 Nm koppel. In alle gevallen is de elektrische Transit achterwielaangedreven.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
183 of 269 pk	68 of 89 kWh	tot 312 of 394 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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

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

OPEL MOVANO ELECTRIC

PRIJS VANAF € 53.400 zBTW (L3H2)



VOOR

- Krachtige en koppelrijke motor
- Rijbereik voor dit segment

TEGEN

- Erg hoog gewicht (2,8 ton), beperkt nuttig laadvermogen
- Niet beschikbaar als 'kortere' L2

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
17 M³	730 KG

De Movano Electric is geen uitzondering binnen de Stellantis-familie: hij verschilt nauwelijks van zijn neven, de Citroën Jumper, Fiat Ducato, Peugeot Boxer en zelfs – buiten de groep – de Toyota Proace Max. Deze elektrische bestelwagen beschikt bijgevolg eveneens over een elektromotor met 270 pk en 400 Nm koppel, gevoed door een grote batterij van 110 kWh die volgens de WLTP-cyclus een actieradius tot 424 kilometer belooft. Snelladen kan met gelijkstroom tot 150 kW, waardoor je in zo'n 45 minuten alweer tot 80% van de batterij vult, vertrekkende van 10%. De Movano biedt een riant laadvolume van 17 kubieke meter, maar het laadvermogen blijft beperkt tot 730 kilo bij een maximaal toegelaten gewicht van 3,5 ton – voor de versie met vrachtwagenrijbewijs (4 ton MTM) is dat 1.480 kilo. Daarnaast mag deze bestelwagen tot 2,4 ton trekken. Binnenin vind je een aanraakscherm van 10 duim dat compatibel is met Apple CarPlay en Android Auto, een digitaal instrumentenpaneel en semi-autonome rijhulpsystemen van niveau 2, zoals een adaptieve cruisecontrol, rijstrookassistentie en filehulp. Het regeneratieve remmen kun je zelf instellen en dankzij de geïntegreerde telematica zijn vlootbeheer en diagnose op afstand eenvoudig te regelen.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
270 pk	110 kWh	tot 424 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	tot 4,07 m
Breedte tussen de wielkasten	1,42 m
Hoogte laadruimte	1,93-2,17 m
Sleepvermogen geremd	tot 2.400 kg

PEUGEOT E-BOXER

PRIJS VANAF € 53.400 zBTW (L3H2)



VOOR

- Krachtige en koppelrijke motor
- Rijbereik voor dit segment

TEGEN

- Erg hoog gewicht (2,8 t), beperkt nuttig laadvermogen
- Niet beschikbaar als 'kortere' L2

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
17 M³	730 KG

Citroën ë-Jumper, Fiat e-Ducato, Opel Movano Electric en Peugeot E-Boxer: ze mikken allemaal op hetzelfde, want ze zijn bloedbroeders binnen de Stellantis-familie. Ook de Peugeot e-Boxer is uitgerust met een elektromotor van 270 pk en 400 Nm, aangedreven door een 110 kWh-batterij die een WLTP-actieradius tot 424 kilometer biedt. Je kunt kiezen uit drie rijmodi: Normal (218 pk), Eco (163 pk) en Power (270 pk). Dankzij de schakelflippers aan het stuur stel je zelf het niveau van regeneratief remmen in, volgens vier standen. De topsnelheid ligt op 130 km/u. Opladen kan razendsnel: aan een 150 kW-snellader zit je in 45 minuten van 10 weer op 80%. Aan een thuislaadstation van 11 kW duurt een volle lading ongeveer 12 uur. Doordat de batterij netjes onder de vloer zit, blijft het royale laadvolume van maximaal 17 kubieke meter behouden. Het laadvermogen is bij de versies met een maximaal toegelaten massa van 3,5 ton wel beperkt tot 730 kilo. De E-Boxer is er in meerdere lengtes (L2 tot L4), met keuze tussen een gesloten bestelwagen of een chassis met enkele of dubbele cabine. Het uiterlijk kreeg eind 2023 een update (grille, ledkoplampen, bumper). Binnenin is de bestuurdersplek uitgerust met een 7 duim groot digitaal instrumentenpaneel, een centraal aanraakscherm (10 duim), geconnecteerde navigatie en een inductielader. Daarnaast beschikt de E-Boxer eveneens over allerlei rijhulpsystemen, zoals adaptieve cruisecontrol.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
270 pk	110 kWh	tot 424 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

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

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

RENAULT MASTER E-TECH ELECTRIC

PRIJS VANAF
€ 44.850
zBTW
(L2H2 40 kWh)



VOOR

- Aangenaam rijgedrag en nuttig laadvermogen
- Bidirectionele lader

TEGEN

- Veel harde kunststoffen
- Geen elektrische L4-versie

LAADVOLUME TOT	LAADVERMOGEN TOT
14,8 M³	1.306 KG

De Master E-Tech Electric staat op het multi-energieplatform van de vierde generatie Master. De elektrische versie is verkrijgbaar met twee motor- en accupakketten. De uitvoering met 130 pk en 300 Nm is gekoppeld aan een 40 kWh-batterij, wat resulteert in een vrij bescheiden WLTP-rijbereik van 178 kilometer. Veelzijdiger is de versie met 140 pk en 300 Nm, die uit zijn 87 kWh-batterij een theoretische actieradius van 460 kilometer haalt. Bij een rustige rijstijl voelen beide E-Tech Electric-versies aan als grote, comfortabele voertuigen die stabiel en vertrouwenwekkend op de weg liggen. Snelladen kan tot 130 kW voor de versie met de grote batterij, zodat je in een halfuurtje ongeveer 230 kilometer rijbereik kunt recupereren. De kleinere batterij ondersteunt DC-laden tot 50 kW. Voor laden met wisselstroom is een 11 kW-omvormer standaard, optioneel is een exemplaar van 22 kW leverbaar. De Master E-Tech is er in twee lengtes en twee hoogtes en biedt met een B-rijbewijs een laadvermogen tot 1.306 kilo – een sterk punt in dit segment. Binnenin krijg je een volledig digitaal dashboard. Handig is ook dat de elektrische Master standaard V2L (Vehicle-to-Load) én V2G (Vehicle-to-Grid) ondersteunt dankzij de bidirectionele lader. Zo kun je externe apparaten van stroom voorzien via de 220-voltaansluiting of zelfs energie terugleveren aan het elektriciteitsnet.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
130 of 140 pk	40 of 87 kWh	178-460 km

BINNENMATEN/CAPACITEITEN

Max. laadlengte	3,22-3,86 m
Breedte tussen de wielkasten	1,38 m
Hoogte laadruimte	1,88-2,12 m
Sleepvermogen geremd	tot 2500 kg



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

OOK DEZE ELEKTRISCHE GROTE BESTELWAGENS KUN JE VANDAAG KOPEN

Naast de besproken modellen zijn er nog heel wat alternatieven in het segment van de grote elektrische bestelwagens. De **Iveco eDaily** is gebaseerd op de robuuste Daily met verbrandingsmotor en beschikt over een elektromotor van 190 pk. Afhankelijk van de uitvoering kan hij worden uitgerust met één tot vier accupakketten, goed voor een totale capaciteit van 37 tot 148 kWh. De actieradius blijft echter relatief bescheiden: de versie met een maximaal toegelaten massa van 3,5 ton haalt 130 kilometer met één batterij en 265 kilometer met twee batterijen (WLTP). Daarnaast biedt Iveco ook de **eSuperJolly** aan. Die is technisch identiek aan de grote bestelwagens van Stellantis (zoals de Citroën Jumper) en beschikt over een 110 kWh-batterij, goed voor een WLTP-actieradius tot 420 km. Dat is een duidelijke stap vooruit tegenover de eDaily (MTM 3,5 ton).

Ook het Chinese **Maxus** is aanwezig in dit segment met de **eDeliver 9**. In tegenstelling tot de dieselversie is de elektrische variant verkrijgbaar in meerdere carrosserieformaten, van L2H2 tot L3H3, met een laadvolume tot 12,5 kubieke meter. De 204 pk sterke elektromotor wordt gevoed door een LFP-batterij van 77 of 88 kWh, goed voor een actieradius van 287 respectievelijk 358 kilometer.

De huidige **Mercedes eSprinter** breit stilaan een einde aan zijn carrière. Hij is verkrijgbaar in twee lengtes en twee hoogtes, met een laadvolume tot 14 kubieke meter. De achteraan geplaatste elektromotor levert 136 of 204 pk, terwijl er keuze is uit drie LFP-batterijen van 56, 81 of 113 kWh. Afhankelijk van de uitvoering varieert de WLTP-actieradius van 221 tot 443 kilometer.

Bij **Nissan** is er de **Interstar-e**, de technische tweeling van de elektrische Renault Master. Hij is beschikbaar in twee lengtes (L2 en L3) en één hoogte (H2). Er zijn twee batterijopties: een 40 kWh-accu met 129 pk en een WLTP-actieradius van 180 kilometer, of een 87 kWh-batterij met 141 pk en een rijbereik tot 460 kilometer. De Interstar-e is wel duurder dan de Master E-Tech, maar daar staat een garantie van vijf jaar tegenover, terwijl Renault standaard twee jaar biedt.

Tot slot is er de **Toyota Proace Max Electric**, nog een afgeleide van de grote Stellantis-bestelwagens. Hij is verkrijgbaar in drie lengtes en drie hoogtes, met een laadvolume tot 17 kubieke meter. De elektromotor levert 270 pk en wordt gecombineerd met een 110 kWh-batterij, goed voor een WLTP-actieradius tot 400 kilometer. Een belangrijk voordeel is de garantie van tien jaar, tegenover acht jaar voor de Stellantis-modellen.



Iveco eDaily



Iveco eSuperJolly


Maxus eDeliver9


Mercedes eSprinter


Nissan Interstar-e


Toyota Proace Max Electric

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

PICK-UPS

Van de werf naar het strand: pick-ups combineren het werkpaardkarakter van een licht bedrijfsvoertuig met het comfort en de uitstraling van een vrijetijdswagen. De Ford Ranger blijft in België de onbetwiste marktleider, maar de concurrentie zit niet stil. Zo kreeg de Isuzu D-Max een nieuwe motor, onderging de KGM Musso een grondige facelift en maakten we kennis met een volledig nieuwe generatie van de Toyota Hilux. Die laatste is voortaan zelfs volledig elektrisch verkrijgbaar, een aandrijfvorm die langzaam maar zeker ook in het pick-upsegment zijn intrede doet.



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

FORD RANGER

PRIJS VANAF
€ 50.300
zBTW
(3.0 EcoBlue 240)



Al tien jaar op rij is de Ford Ranger de populairste pick-up van België. De huidige generatie dateert van 2022 en dient ook als basis voor de Volkswagen Amarok. Het interieur oogt hoogwaardig en is uitgerust met een groot centraal aanraakscherm van 12,1 duim. De Ranger wordt standaard geleverd met dubbele cabine, met een ruime keuze aan motoren, allemaal gekoppeld aan een automaat met tien versnellingen. Er is een 3.0-V6 op diesel (240 pk), een 3.0-V6 op benzine met 292 pk (enkel voor de Raptor) én een plug-inhybride, goed voor 281 pk en 697 Nm, een primeur in deze categorie. Die PHEV combineert elektrische aandrijving met een 2,3-liter-benzinemotor van 190 pk. De batterij van 11,8 kWh zit onder de laadbak en voedt ook drie 230-voltstopcontacten om elektrisch gereedschap van stroom te voorzien; handig voor wie zijn pick-up als mobiel werkplatform wil gebruiken. Volledig elektrisch kun je tot 43 kilometer afleggen, zij het met slechts 102 pk. Is de batterij leeg, dan moet de benzinemotor het werk doen en stijgt het verbruik al snel tot 10 l/100 km. Vergeleken met de V6-diesel levert deze hybride versie iets in op het vlak van laadvermogen (maximaal 937 kg) en kost hij 725 euro (zonder btw) meer. Ford biedt in Europa inmiddels ook de Ranger Super Duty aan. Deze versie beschikt over een versterkt chassis en is ontwikkeld voor het zware werk. Hij biedt een laadvermogen van bijna 2 ton (vrachtwagenrijbewijs vereist) en mag tot 4,5 ton trekken.

VOOR

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

TEGEN

- Dorstige V6-benzinemotor (Raptor)
- Beperkt laadvermogen Raptor (662 kg) door schroefveren achteraan

TECHNIEK

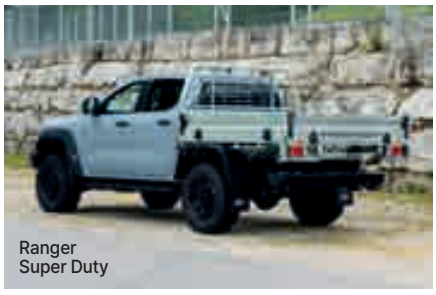
Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 240 pk	10,3-10,4
Benzine: 292 pk	13,8
Plug-inhybride: 281 pk	6,3-6,4

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	1,64 m
Max. laadbreedte	1,58 m







Ranger Super Duty

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

FORD F-150

PRIJS VANAF € 75.500 zBTW
(V8)



VOOR

- Amerikaanse XL-charme, V6 of V8
- Ruim en comfortabel interieur

TEGEN

- Niet echt aangepast aan onze wegen
- Prijs, verbruik van beide motoren

LAADVERMOGEN TOT	SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT
869 KG	3.500 KG

Naast de populaire Ranger biedt Ford ook de grotere en chiquere F-150 aan. Deze pick-up op Amerikaanse leest wordt tegenwoordig officieel in België ingevoerd via een bescheiden netwerk van acht concessies. Uiteraard maakt de F-150 meteen indruk met zijn afmetingen. Hij is bijna 6 meter lang en meer dan 2 meter breed. Maar hoewel deze kolos 2,35 ton op de weegschaal zet, is hij niet sterker dan de Ranger. Meer zelfs, zijn laadvermogen valt met 869 kilogram lager uit. De echte aantrekkingskracht schuilt onder de motorkap. Daar ligt de bekende vijfliter-V8 uit de Mustang, goed voor 406 pk en 556 Nm. Hij is gekoppeld aan een tientrapsautomaat en slurpt benzine uit een enorme tank van 136 liter. Door de stevige dorst van de achtcilinder is de optionele lpg-installatie, met een extra tank van 122 liter (op de plaats van het reservewiel), snel terugverdiend. Binnenin zet de F-150 in op comfort en luxe. Zo zijn onder meer elektrisch verstelbare pedalen, verwarmbare achterstoelen en een optioneel panoramisch open dak beschikbaar. Plek is er overal in overvloed. Handig is de kleine zijdeur in de laadbak, die elektrisch met de afstandsbediening kan worden geopend en gesloten. Voor wie nog meer prestaties zoekt, is er de F-150 Raptor. Die krijgt een sportiever afgestemde ophanging en een 3.5-V6-biturbo met 456 pk en 691 Nm. Het laadvermogen daalt dan wel tot 600 kg.

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Benzine: 406-456 pk	14,4-16,4

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	1,70 m
Max. laadbreedte	1,66 m

INEOS GRENADIER QUARTERMASTER

PRIJS VANAF € 64.129 zBTW
(2 Seat)



VOOR

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

TEGEN

- Laadlengte en -vermogen niet uitzonderlijk
- Hoge prijs, veel dure opties

LAADVERMOGEN TOT	SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT
835 KG	3.500 KG

De Britse zakenman Jim Ratcliffe, topman van de petrochemiereus Ineos, vond naar eigen zeggen geen terreinvoertuig dat robuust genoeg was voor hem. En dus besloot hij er zelf een te bouwen. De Ineos Grenadier, die van de band loopt in Frankrijk, is ontworpen als een écht offroadvoertuig en ziet eruit als een eerbetoon aan de klassieke Land Rover Defender. Hij staat op een ladderchassis met twee starre assen: pure terreinarchitectuur. Er zijn twee koetswerkversies: een SUV en een pick-up met dubbele cabine, genaamd Quartermaster. Onder de motorkap kun je kiezen uit twee drieliter-zescilinders van BMW: een diesel (249 pk) en een benzine (286 pk), beide gekoppeld aan een uitstekende achttrapsautomaat en allebei exact even duur. De vierwielaandrijving is permanent en wordt gecombineerd met drie sperdifferentiëlen (centraal, achteraan en vooraan) én een reductiebak voor het zware werk. Dankzij schroefveren is het rijcomfort behoorlijk, en het interieur is ronduit uniek, met grote schakelaars en knoppen tot in het plafond, net als in een vliegtuigcockpit. De vloer is van kunststof en voorzien van afvoerpluggen zodat je hem gewoon met de tuinslang kunt schoonmaken. Een bijzonder karaktervolle pick-up dus, maar ook een behoorlijk prijzige.

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Benzine: 286 pk	14,4-14,9
Diesel: 249 pk	10,9-12,1

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	1,56 m
Max. laadbreedte	1,62 m

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

ISUZU D-MAX

PRIJS VANAF
€ 33.025
zBTW
(Single Cab 2.2 Diesel 4x2)



De D-Max is al meerdere jaren een van de bestverkochte pick-ups van België. Hij is er in drie carrosserievarianten: enkele cabine (twee zitplaatsen), verlengde cabine met klapstoeltjes achterin (vier zitplaatsen) en dubbele cabine (vijf zitplaatsen), met een laadbak van respectievelijk 2,33, 1,80 of 1,50 meter. De versie met dubbele cabine begint bij 39.525 euro (zonder btw) met vierwielaandrijving; de enkele cabine bestaat met achterwielaandrijving vanaf 33.025 euro. Het laadvermogen bedraagt altijd meer dan een ton, en loopt op tot 1.260 kilo bij de enkele cabine. Het interieur is ruim, maar de vormgeving begint te verouderen: kunststoffen zijn alomtegenwoordig en je moet het stellen met slechts een scherm van 8 of 9 duim (wel compatibel met Apple CarPlay en Android Auto). Onder de motorkap maakte de vroegere 1.9-diesel van 164 pk en 360 Nm begin 2026 plaats voor een 2,2-liter, met 163 pk en 400 Nm. Tegelijk werd de zestrapsautomaat vervangen door een exemplaar met acht verhoudingen. Op de basisversies blijft ook een manuele versnellingsbak beschikbaar. De D-Max is daarnaast ook leverbaar als volledig elektrische versie met twee elektromotoren (190 pk/325 Nm), een batterij van 67 kWh, een opgegeven rijbereik van 263 kilometer en een laadvermogen van 1.010 kg. Daar hangt wel een stevig prijskaartje aan: vanaf 69.900 euro (zonder btw).

VOOR

- Grote keuze uit koetswerkvormen, interessant nuttig laadvermogen
- Robuuste pick-up, 5 jaar/ 100.000 km garantie

TEGEN

- Behoorlijk verouderd
- Elektrische versie is te duur

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 163 pk	8,9-9,0
Elektrisch: 190 pk	Rijbereik (km) 263

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	tot 2,33 m (enkele cabine)
Max. laadbreedte	1,53 of 1,59 m







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

KGM MUSSO & GRAND MUSSO

€ 34.702 zBTW
(Musso 2.2 Diesel)



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

LAADVERMOGEN TOT
1.085 KG

SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT
2.600 / 3.500 KG

De Musso, die gelanceerd werd in 2018 onder de merknaam SsangYong, maar intussen herdoopt werd tot KGM, kreeg in 2026 een facelift. Hij blijft wel verkrijgbaar in twee versies: de 'normale' of de Grand (+ 1.000 euro, excl. btw). De eerste meet 5,15 meter, wat ronduit kort is voor dit segment, de andere een stevige 5,46 meter. Het model wordt standaard geleverd met dubbele cabine en inschakelbare vierwielaandrijving (niet-permanent), voorzien van een bak met korte versnellingen. De uitrusting is netjes, met onder meer standaard een centraal multimediadisplay van 12,3 duim, ingebouwde navigatie en Apple CarPlay/Android Auto-connectiviteit. Onder de motorkap heb je één optie: een 2.2-turbodiesel met 202 pk en 400 Nm, gekoppeld aan een handgeschakelde of automatische zesversnellingsbak. De automaat biedt een hoger trekvermogen dan de handbak: 3,5 ton tegenover 2,8 (of zelfs maar 2,6 voor de Grand). In de korte versie kan deze Koreaanse pick-up rekenen op een achteras met schroefveren, een architectuur die voor meer rijcomfort zorgt dan de traditionele bladveren. Maar die lay-out is ook minder robuust en beperkt het laadvermogen tot 865 kilogram. De Grand staat daarentegen op bladveren en kan meer dan een ton (1.085 kilogram) in zijn laadbak vervoeren. De Koreaanse constructeur biedt een garantie van zeven jaar of 150.000 kilometer op zijn pick-ups.

VOOR

- Comfortabele ophanging (korte Musso)
- 5 jaar/150.000 km garantie

TEGEN

- Beperkte laadcapaciteit en kleine laadbak (korte Musso)
- Sowieso niet de ruimste laadbak

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 202 pk	9,0-9,9

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	1,30 of 1,61 m
Max. laadbreedte	1,57 m







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

KGM MUSSO EV

€ 36.769 zBTW (FWD)



Naast de dieselvarianten van de Musso biedt het Zuid-Koreaanse KGM ook een elektrische versie aan – nog altijd een zeldzaamheid in deze categorie. Deze elektrische Musso meet 5,16 meter en oogt duidelijk anders dan de dieselversies – meer gericht op vrije tijd. Het is dan ook geen noest werkpaard: hij staat op het platform van een SUV (de Torres) en wordt in zijn basisversie zowaarop de voorwielen aangedreven. Het interieur is verfijnd en de korte laadbak nodigt niet uit tot zware klussen. Als voorwieltrekker gebruikt het model één enkele motor (207 pk en 339 Nm), voor de vierwielaangedreven variant gaat het om twee motoren (237 pk en 630 Nm). De LFP-batterij (geleverd door het Chinese BYD) bevat geen kobalt en heeft een capaciteit van 81 kWh. Daarmee haalt de voorwielaandrijver een WLTP-rijbereik van 420 kilometer, bij de krachtigere versie met twee motoren is dat 379 kilometer. Die laatste is bovendien 120 kilogram zwaarder en heeft daardoor een lager laadvermogen (805 kilogram tegenover 905 voor de achterwielaandrijver). Een volledige laadbeurt duurt dik 10 uur aan een AC-laadpunt (met een ingebouwde lader tot 11 kW); aan een DC-snellader (maximaal 120 kW) kun je in 36 minuten van 10 tot 80% batterijpeil recupereren. Dankzij de bidirectionele lader kun je externe apparaten van stroom voorzien via de batterij. De elektrische Musso is gedekt door 7 jaar garantie of 150.000 kilometer (voor zover je de onderhoudsbeurten bij het officiële netwerk boekt).

VOOR

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

TEGEN

- Kleine laadbak
- Minder robuust SUV-platform, basisversie is voorwielaangedreven

TECHNIEK

Motor	Batterij capaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
207 of 237 pk	81 kWh	379 tot 420 km

AFMETINGEN LAADBAK

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







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

MAXUS T60 MAX

PRIJS VANAF € 38.690 zBTW (2.0 TD)



VOOR

- Zeer rijke standaarduitrusting
- 5 jaar/160.000 km garantie

TEGEN

- Geen ingebouwd navigatiesysteem
- Twijfel over restwaarde door merkbekendheid

LAADVERMOGEN TOT	SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT
975 KG	3.500 KG

De Chinese fabrikant Maxus is aanwezig in de categorie van de pick-ups met een elektrisch model (eTerron 9), maar ook met deze T60 Max met verbrandingsmotor. Achter zijn gapende grille verbergt die een goeie ouwe dieselmotor. Zij het wel een vrij krachtige, want het gaat om een tweeliter met 215 pk en 500 Nm, standaard gekoppeld aan een achttrapsautomaat. Ondanks het stevige vermogen zijn de prestaties degelijk, maar ook niet meer dan dat: 0 naar 100 km/u in 11,9 seconden en een topsnelheid van 170 km/u. Deze pick-up met dubbele cabine van 5,39 meter lang kan bijna een ton meenemen in zijn laadbak. Het moderne interieur is geïnspireerd op de wereld van personenwagens. Er is geen ingebouwde navigatie, maar het multimediasysteem met scherm van 12,3 duim is wel compatibel met Apple CarPlay/Android Auto, en de standaarduitrusting is zeer rijk: adaptieve cruisecontrol, elektrische en verwarmbare voorstoelen, draadloze smartphoneoplader, 360-gradencamera, enzovoort. De vierwielaandrijving biedt verschillende modi: achterwielaandrijving, 4x4 Auto en 4x4 met korte versnellingen. Er is ook een sper op het achterdifferentieel. De verhouding tussen prijs en uitrusting is interessant (deze Maxus kost bijna 12.000 euro minder dan een Ford Ranger), maar de restwaarde blijft een vraagteken.

TECHNIEK

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

AFMETINGEN LAADBAK

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

MAXUS ETERRON 9

PRIJS VANAF € 64.129 zBTW (102 kWh)



VOOR

- Indrukwekkende technologie, prestaties en rijcomfort
- 5 jaar/160.000 km garantie

TEGEN

- Zeer zwaar voertuig
- Beperkt laadvermogen voor een pick-up

LAADVERMOGEN TOT	SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT
620 KG	3.500 KG

Deze Maxus eTerron 9 speelt als grote broer van de T60 Max in een andere categorie: hij is 10 centimeter langer (5,50 meter) en rijdt uitsluitend op elektriciteit. Voor de aandrijving rekent hij op twee motoren: één vooraan en één achteraan, samen goed voor 442 pk en 700 Nm. Ondanks een leeggewicht van 3 ton haalt deze pick-up 190 km/u en sprint hij van 0 naar 100 km/u in amper 5,8 seconden, genoeg om enkele sportwagens te doen blozen. De luchtvering (met variabele bodemvrijheid) zorgt ondertussen voor een comfort van limousineniveau. Het laadvermogen is zijn achilleshiel. Een pluspunt echter: deze pick-up beschikt onder de voorste motorkap over een enorme frunk van 236 liter. Het model heeft ook 230-voltstopcontacten en kan zelfs externe apparaten opladen tot 6.600 watt. Het interieur is SUV-achtig, aangenaam om in te vertoeven en bijna alle uitrusting is standaard. De enorme LFP-batterij van 102 kWh biedt een theoretisch rijbereik van 430 kilometer en laadt van 20 tot 80% op in ongeveer 45 minuten aan een DC-laadpunt (maximaal 115 kW). Voor een volledige lading aan een AC-laadpunt (maximaal 11 kW) moet je rekenen op 12 uur. Qua prijs is deze pick-up in absolute zin duur, maar dat is relatief gezien het vermogen en de aanwezige technologie.

TECHNIEK

Motor	Batterijcapaciteit (nuttig)	Rijbereik (WLTP)
442 pk	102 kWh	430

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	1,56 m
Max. laadbreedte	1,50 m

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

RAM 1500

PRIJS VANAF € 71.366 zBTW
(5.7 V8 Hemi)



VOOR

- Comfort (luchtvering), enorme binnenruimte, topuitrusting
- Indrukwekkende motoren met veel karakter

TEGEN

- Te groot voor Europese wegen
- Uithoudingsvermogen remmen

LAADVERMOGEN TOT	SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT
1.000 KG	3.500 KG

Het Amerikaanse RAM wordt officieel in Europa ingevoerd door de KW Auto Group en in België officieel verdeeld door de groepen Leie Auto's en VPF Motor, die over verschillende concessies beschikken. Deze kolos heeft een koetswerk van liefst 5,92 meter en aan boord is het pure luxe: panoramisch open dak, multimediasysteem compatibel met Apple CarPlay en Android Auto, akoestisch glas, elektrisch verstelbare stuurkolom en pedalen, enzovoort. De zitruimte achteraan is gigantisch en de achterbank kan zelfs verwarmd én gekoeld worden. Onder de motorkap heb je de keuze tussen een atmosferische 5.7 V8 Hemi van 395 pk of 556 Nm of een 3-literzescilinder met turbo op benzine, goed voor 420 pk en 636 Nm of zelfs 540 pk en 706 Nm, gekoppeld aan een uitstekende achttrapsautomaat. Een geslaagd huwelijk, met een heerlijk geluid, maar de tank raakt wel snel leeg. Een optionele lpg-installatie is dan ook geen overbodige luxe. De RAM duikt tijdens het remmen, helt over in de bochten en steigert tijdens het accelereren, maar ook weer niet overdreven voor een pick-up. Vooral bij rustig rijden waardeer je deze 'truck' het meest, dankzij de zeer soepele luchtvering. Het is een voertuig dat uitnodigt om kilometers te vreten met de elleboog uit het raam, met je billen ter hoogte van het dak van gewone personenwagens. Met een RAM 1500 haal je een stukje Amerika naar hier – of zeg maar gerust een groot stuk...

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Benzine: 395 of 540 pk	13,7-14,8

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	1,71 m
Max. laadbreedte	1,69 m

TOYOTA HILUX

PRIJS VANAF € 42.223 zBTW
(2.8 Diesel MHEV)



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

VOOR

- Legendarisch robuust, 10 jaar/185.000 km garantie
- Beschikbaar als diesel en elektrisch

TEGEN

- Geen permanente 4×4 (diesel)
- Beperkt nuttig laadvermogen (Electric)

LAADVERMOGEN TOT	SLEEPVERMOGEN GEREMD TOT
1.065 KG	3.500 KG

Toyota vernieuwde de Hilux volledig in 2026. Het is intussen de negende generatie van deze pick-up, die al decennialang bekendstaat om zijn uitzonderlijke robuustheid en betrouwbaarheid. Bij ons is de nieuwe Hilux uitsluitend verkrijgbaar als dubbele cabine en voor het eerst ook als volledig elektrische versie, voorzien van twee elektromotoren. Maar die batterij-uitvoering draagt een gepeperd prijskaartje (vanaf 57.438 euro zonder btw) en de batterij van 54 kWh beperkt het officiële rijbereik tot 257 kilometer – in de praktijk ligt dat uiteraard nog lager. Op asfalt biedt de elektrische Hilux meer comfort, dankzij een De Dion-achteras, en meer stabiliteit door zijn permanente vierwielaandrijving. Daar staat tegenover dat hij een stuk minder geschikt is voor zwaar werk. Het laadvermogen bedraagt 715 kilogram, het maximale sleepvermogen 1.600 kilogram. De 2.8-diesel doet aanzienlijk beter met respectievelijk 1.065 en 3.500 kilogram. Bovendien beschikt hij over een mildhybridesysteem op 48 volt met een elektromotor van 12 pk om de verbrandingsmotor te ondersteunen. Ook naast de gebaande paden behoudt de diesel een streepje voorsprong dankzij zijn reductiebak met veldversnellingen en sperdifferentieel achteraan. De manuele versnellingsbak is uit het gamma verdwenen: de diesel is voortaan standaard gekoppeld aan een zestrapsautomaat. Het dashboard is geïnspireerd op dat van de huidige Land Cruiser en beschikt over een centraal scherm van 9 of 12,3 duim.

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 240 pk	9,8-10,0
	Rijbereik (km)
Elektrisch: 196 pk	255-257 km

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	1,55 m
Max. laadbreedte	1,54 m

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

VOLKSWAGEN AMAROK

PRIJS VANAF
€ 52.100
zBTW
(3.0 TDI, 240 pk)



Zoals de Volkswagen Caddy de mal vormt voor de Ford Tourneo Connect, zo is de Amarok een kloon van de Ford Ranger. Beide merken werken sinds enkele jaren samen, al heeft VW dit werkpaard zowel vanbuiten als vanbinnen wel een specifieke look gegeven, inclusief een eigen instrumentenpaneel (Digital Cockpit). Centraal bevindt zich een scherm van 12 duim met standaard geïntegreerde navigatie. De Amarok, die enkel met dubbele cabine bestaat, krijgt een dieselmotor van Ford onder de motorkap: de uitstekende 3.0 V6 met 240 pk en 600 Nm (de vroegere 2.0-diesel is verdwenen). Deze krachtbron is standaard gekoppeld aan een aangename tientrapsautomaat. Daarmee komt de Amarok bijzonder vlot voor de dag: de sprint van 0 naar 100 km/u duurt slechts 8,8 seconden. Volkswagen ziet daarentegen af van de benzine-V6 en de plug-in-hybride aandrijflijn die Ford wél aanbiedt. Net als de Ranger beschikt de Amarok over permanente vierwielaandrijving, wat hem verzekert van een geruststellende wegligging op gladde wegen. Deze pick-up heeft ook korte verhoudingen en een vergrendelbaar differentieel achteraan, een garantie voor zeer goede terreinprestaties. Robuust en geslaagd dus, maar wel niet goedkoop: de prijs is zelfs hoger dan die van zijn Ford-donor. Gelukkig is de standaarduitrusting compleet.

VOOR

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

TEGEN

- Beperkter motorengamma dan identieke Ford Ranger
- Hoge prijs

TECHNIEK

Motor	Verbruik (l/100 km)
Diesel: 240 pk	10,2-10,7

AFMETINGEN LAADBAK

Max. laadlengte	1,64 m
Max. laadbreedte	1,58 m







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



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



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