

Fourgonnettes

Fourgons

Pick-up

Camions 3,5t

Véhicules Utilitaires

TOUS LES VÉHICULES UTILITAIRES 109

TOUS LES

Véhicules Utilitaires

LE MAGAZINE DE RÉFÉRENCE DES UTILITAIRES

**eSPRINTER
LES CARROSSIERS**



**FOURGONNETTES
ÉLECTRIQUES**



**GOUPIL
G4+**



NOUVEAU

**TOUTE L'ACTU
DU VUL**



DOSSIER COMPLET

PEUGEOT J7 RÉTRO



NOUVEAU!



**RENAULT
TRAFIC
VAN E-TECH
LES PREMIÈRES
INFOS!**

RNA Trimestriel n°109

L 12214 - 109 - F: 6,50 € - RD



RETROUVEZ-NOUS SUR www.utilitaires.com

2026

EURO MOVE

1^{ère}
EDITION

Le Salon des Professionnels de la Route

2-3-4 JUIN 2026

RENNES - PARC EXPO



Le nouveau rendez-vous business des transports routiers.

● Sanitaire

● Voyageurs

● Marchandises

EUROMOVE est le premier salon à réunir dans un même lieu les trois piliers du transport routier : marchandises, voyageurs et sanitaire.

Pendant trois jours, il offre aux professionnels l'opportunité de croiser leurs expériences, de tester les dernières innovations et de rencontrer décideurs et partenaires.

kalixo.fr



Devenez exposant dès aujourd'hui !
www.euromove.salon

   #euromove.salon

IL FAUT RÉAGIR !

Les chiffres du marché du VUL ne sont pas brillants du tout, et accusent même encore des fléchissements historiquement bas. Il est nécessaire à présent que constructeurs et pouvoirs publics se posent les bonnes questions, celles des artisans : l'électricité ne fait pas recette, pourquoi ? Quel est le blocage ? La majorité des artisans n'effectuent pas plus de 100 km par jour, l'autonomie n'est donc pas seule en cause... Et jetons également un œil sur le tarif des véhicules neufs : qui peut se permettre aujourd'hui d'investir 40 000, 50 000 ou 60 000 euros dans un VUL ? Il ne s'agit pas de jouer Causette, mais les artisans ont ainsi d'autres investissements en matériel (outillage spécifique), et dans ce secteur les prix ne vont pas à la baisse non plus ! Arrêtons de se lamenter,

et réagissons : l'économie de ce pays, avec une inflation galopante mais des revenus toujours modérés et ultra taxés, est la cause de bien des maux et l'on semble presque paralysés devant la situation. Les VUL n'ont jamais été d'aussi bons véhicules, ils apportent véritablement toutes les solutions pratiques, de confort, et de performances que l'on peut en attendre, et même bien plus... Ou alors, dépassent-ils les attentes, et faudrait-il qu'ils reviennent à l'essentiel ? Une camionnette, simple, légère, spacieuse, simplement sûre, mais économique. A un prix bas. Une sorte de Dacia Sandero du VUL. Peut-être est-ce cela dont les artisans ont besoin ?

La rédaction - Tous les Véhicules Utilitaires



TOUS LES
Véhicules Utilitaires

Tous les véhicules Utilitaires Mag est un trimestriel édité par la société RIVA Corporate SARL

16, rue de la Fontaine au Roi - 75011 Paris
Rédaction : 01 40 21 82 00 - fax : 01 40 21 00 21
www.utilitaires.com - tlvu.mag@gmail.com

Pour tout renseignements contactez-nous au 01 40 21 82 00 ou par mail : abt.riva@aboriva.com

N° de Commission paritaire : 1028 K 83246

N° Agrément BPOST : P928302

Directeur de la publication et gérant : Edouard Dana

Fondateur : Jérôme Guet

Directeur de Rédaction pôle Automobile : Thibaut Amant

Rédacteur en Chef : Thibaut Amant

Assistante de Rédaction : Virginie Storck

Mise en page : Eléa Dana

A collaboré à ce numéro : Nicolas Laperruque

Photographe : Vincent Lyky

Régie publicitaire : SW Media, Jérôme Simeurt,
tél. 06 85 75 82 71, regie-editionsriva@swmedias.com

Distribution : MLP, France, Tondeur (www.

mesmedias.be), Belgique

Service ventes : Malika Lavergne

malika.lavergne@orange.fr

Imprimé par :

Rotimpres, Espagne

Provenance du papier : Zone EURO < 1500km

Taux de fibres recyclées : 0%

Certification : PEFC

Eutrophisation : Ptot 0,094kg/to de papier.



Chers lecteurs : si vous avez du mal à trouver le magazine et souhaitez qu'il soit mis en vente près de chez vous, contactez notre service ventes (voir ci-dessus).

SOMMAIRE N°109



P.12 NOUVEAUTÉ
GOUPIL G4+



P.14 NOUVEAUTÉ
RENAULT MASTER E-TECH ELECTRIC



P.20 PRÉSENTATION
MERCEDES ESPRINTER, LES CARROSSIERS



P.28 DOSSIER
LES FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES



P.40 RÉTRO
PEUGEOT J7

P.06 NEWS
LES DERNIÈRES
NOUVELLES DU VUL

P.12 NOUVEAUTÉ
GOUPIL G4+

P.14 NOUVEAUTÉ
RENAULT MASTER
E-TECH ELECTRIC

P.20 PRÉSENTATION
MERCEDES ESPRINTER,
LES CARROSSIERS

P.28 DOSSIER
LES FOURGONNETTES
ÉLECTRIQUES

P.40 RÉTRO
PEUGEOT J7

**P.46 GUIDE D'ACHAT
& PRIX DU NEUF**

RETROUVEZ NOTRE NOUVEAU
GUIDE COMPLET DU VUL NEUF !
TOUS LES MODÈLES,
TOUS LES PRIX, TOUTES
LES CARACTÉRISTIQUES

P45 POUR VOUS ABONNER : WWW.UTILITAIRES.COM OU WWW.ABORIVA.COM

ALU TECH

THE ALUMINIUM EVOLUTION

30% PLUS LÉGER
30% D'ÉCONOMIE FIXE
100% RECYCLABLE



ORDER[®]
System

TECNO A S.r.l. - Via dell'industria 23 - 61029 Urbino (PU) - ITALY
T. +39 0722 354048 | info@ordersystem.it
ordersystem.it | [f](#) [@](#) [in](#) [v](#)

DECKED

Plateaux coulissants pour révolutionner votre travail



WWW.DECKED.FR ■ 07.88.76.47.13 ■ info@decked.fr

BIENTÔT des VUL Ford-Renault ?



Renault Group et Ford annoncent aujourd'hui un partenariat stratégique majeur visant à élargir l'offre de véhicules électriques de Ford destinée aux clients européens, renforçant considérablement la compétitivité des deux entreprises dans un paysage automobile européen en rapide mutation. En plus de leur collaboration sur les véhicules électriques, Renault Group et Ford ont également signé une lettre d'intention (LOI) portant sur une coopération dans le domaine des véhicules utilitaires légers (VUL) en Europe. Dans ce cadre, les partenaires exploreront la possibilité de développer et de fabriquer ensemble certains VUL Renault et Ford. Le partenariat stratégique entre Renault Group et Ford combinera des décennies d'expérience dans le domaine des véhicules utilitaires légers, l'échelle industrielle et le vaste tissu fournisseurs des deux groupes, constituant ainsi une force majeure pour stimuler l'innovation et l'efficacité sur le marché européen.

Le Tris en Europe, MAIS PAS POUR LA FRANCE



Lors de l'édition 2026 du Salon de Bruxelles, la division véhicules utilitaires de Stellantis dévoile le retour emblématique d'un trois roues chez Fiat. Il s'agit du Tris, trois roues 100% électrique, qui marque les débuts européens du modèle, un véhicule utilitaire qui évoque immédiatement l'ancien Ape de Piaggio. Ce nouveau mini-cargo urbain, initialement destiné au Moyen-Orient et à l'Afrique, sera également commercialisé dans certains pays de la CEE. Avec ses 3,17 m de long et un rayon de braquage de seulement 3,05 m, le Tris se révèle aussi maniable qu'une microcar

tout en offrant les capacités d'un utilitaire urbain. Son plateau de chargement de 2,25 m² peut accueillir une europalette, tandis que sa charge utile atteint 540 kg pour une masse totale de 1 025 kg. Le véhicule sera proposé en trois configurations (cabine fermée, plateau et benne). Il embarque un moteur électrique développant 12,2 ch avec un couple de 45 Nm, pour une vitesse maxi de 45 km/h. Sa batterie de 6,9 kWh offre une autonomie de 90 km. L'Italie sera la première servie. La France n'est pour le moment pas sur les premiers pays européens concernés.



Le Farizon bien placé à Solutrans

Farizon est la marque des véhicules utilitaires du très puissant constructeur chinois Geely. Son fourgon SV totalement électrique est annoncé en France pour la fin de l'année, et vient de rafler la deuxième place du Van of the Year à Solutrans, derrière le Kia PV5 dont nous n'avons pas eu encore la proposition d'un essai ! La gamme Farizon SV s'articule autour de trois longueurs et trois hauteurs offrant cinq configurations, L1H1, L1H2, L2H2, L2H3 et L3H3. Le L1 s'étend sur 4,99 mètres de long, le L2 sur 5,49 m et le L3 flirte avec les 6 mètres. En hauteur, le L1 est à 1,98 mètre, le L2 à 2,18 m et le L3 est à 2,50 mètres. Pour les volumes utiles, cela va de presque 7 m³ en L1H1 à 13 m³ en L3H3, en passant par les 9,4 m³ en L2H2. La charge utile est annoncée à un plus de 1200 kilos sur les L1H1 à environ 1000 kilos pour le plus grand L3H3. Sous le capot, le Farizon SV adopte un bloc électrique développant une puissance de 170 kW (soit 231 chevaux) et un couple de 336 Nm.

Une collectivité choisit l'e-Sprinter



Chaque année, la Régie Intercommunale Paris Est Marne & Bois (94) - qui regroupe 13 communes (Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Joinville-le-Pont, Maisons-Alfort, Saint-Mandé, Saint-Maur-des-Fossés, Villiers-sur-Marne, Vincennes, Charenton-le-Pont, Saint-Maurice, Le Perreux-sur-Marne et Nogent-sur-Marne), soit 520 000 habitants - livre près de 10 000 bacs de collecte de déchets pour 520 000 habitants de 13 communes, les anciens bacs étant recyclés. Désormais les livraisons se déroulent en silence et en mode zéro émissions locales de CO2 grâce à deux nouveaux eSprinter châssis 100% électriques, parmi les tous premiers livrés en France. Ils sont affectés à la livraison des bacs de récupération des ordures ménagères, du verre, du tri et des déchets végétaux. Après un mois d'utilisation, les avantages que procurent ces eSprinter sont indéniables. Franck Laville, Directeur de Marne Bois Markets et de la Régie de collecte des ordures ménagères explique que « le niveau sonore est sans commune mesure avec des véhicules diesel, les plages horaires de pose des bacs sont plus larges et nos agents apprécient la conduite 'souple' propre à l'électrique, très bien expliquée par l'équipe commerciale de Mercedes-Benz Wissous. Combinée aux derniers assistants à la conduite, cela permet une moindre sinistralité », résume le dirigeant. Les bornes rapide installées au dépôt permettent une recharge aisée en fin de journée, les deux eSprinter 113 kWh parcourant plus de 300 km chaque jour. « Les coûts d'entretien et de consommation sont moindres qu'avec des véhicules gasoil » précise M. Laville, qui conclut : « Ces utilitaires Mercedes-Benz électriques sont un plus en termes d'image pour nos administrés, qui apprécient ce service respectueux de l'environnement et premium ».

PETIT FORESTIER CHOISIT L'EDAILY

Petit Forestier Group, leader européen de la location de solutions frigorifiques a reçu près de 300 eDaily en Europe, l'icône Daily d'Iveco, en version 100 % électrique. Déjà 275 véhicules carrossés ont été livrés dans les agences françaises et européenne du groupe. Ces véhicules font suite au protocole d'accord signé entre Petit Forestier Group et Iveco en septembre 2022, incluant une commande de 2 000 châssis-cabines pour être équipés de carrosseries frigorifiques par le carrossier Lecapitaine. « L'arrivée de l'eDaily est une étape importante dans le partenariat de longue date entre Petit Forestier Group et Iveco, avec qui nous partageons un engagement profond en faveur du développement durable et de la transition énergétique. Notre parc de véhicules électriques permet à nos clients de réduire leur impact environnemental et de s'intégrer dans un paysage urbain également en attente de silence », a précisé Yann Leriche, Directeur Assets & Supply, Petit Forestier Group. Les eDaily sélectionnés par Petit Forestier Group bénéficient d'une autonomie réelle pouvant atteindre 150 km, même à pleine charge et en incluant la demande énergétique moyenne du groupe frigorifique. Ils sont parfaitement adaptés pour des livraisons urbaines.



GRUAU LE MANS, la haute couture du véhicule spécifique



Au cœur du leader européen de la carrosserie sur Véhicule Utilitaire se cache une unité de production un peu spéciale. Gruau Le Mans s'est forgé un savoir-faire unique dans les véhicules... uniques.

qui est à définir avec la plus grande précision. Forts d'une solide expérience, les technico-commerciaux de Gruau Le Mans savent rapidement esquisser un premier portrait-robot du véhicule – un médico-bus par exemple – tout en étant force de propositions sur des solutions déjà éprouvées. Répondre à des besoins ultra-spécifiques implique de disposer d'une grande diversité de compétences de pointe. C'est toute la richesse de Gruau Le Mans qui concentre, en un lieu, tous les savoir-faire pluridisciplinaires présents dans le groupe. Pas moins de 15 corps métiers sont susceptibles d'intervenir sur un véhicule unique : couture, sellerie, menuiserie, polyester, électricité, métallerie, agencement... Une transformation peut ainsi demander jusqu'à 2500 heures de travail (300 heures minimum), tant on s'approche plus d'un travail de construction que d'un simple assemblage. Cette activité singulière donne tout son sens à la dimension de constructeur-carrossier du groupe Gruau. En dépit de la complexité de chaque projet et des exigences de qualité,

En poussant les portes du bureau d'études, les clients savent, qu'ici, tout est possible. Chaque véhicule qui sort des ateliers de Gruau Le Mans est la réponse à un besoin spécifique et à un ensemble de contraintes. Car il s'agit ici de rendre mobile une activité qui ne l'est pas à l'origine, en offrant des conditions optimales aux professionnels, afin de leur permettre d'exercer leur métier malgré un espace restreint. Tout part du besoin initial des clients

Vok Bikes chez Renault !



Le constructeur français accueille la start-up estonienne Vok Bikes dans son usine de Flins pour produire des vélos-cargo électriques à quatre roues. La production devrait être multipliée par 10 dès le début de l'année 2026 et plusieurs clients importants sont déjà en attente de leurs vélos. Derrière cette alliance se cache surtout une opportunité commerciale considérable. Le

marché européen des vélos-cargo électriques devrait tripler d'ici 2035 : les centres-villes européens deviennent inhospitaliers pour les véhicules thermiques, et même les utilitaires électriques peinent à justifier leur présence. Et la réglementation des ZFE deviant de plus en plus chère et complexe pour les livraisons. Pour Vok Bikes, qui équipe déjà des clients

comme Veolia, Wolt ou McDonald's dans 14 pays, produire près de Paris change la donne. Fini les longs délais d'acheminement depuis l'Estonie. La start-up revendique une vraie spécialisation, loin de simplement adapter des vélos électriques équipés d'une caisse, et conçoit des modèles "de qualité automobile" à quatre roues pensés pour l'usage professionnel intensif.



MAN TGE, roi des ambulances ?

Le MAN TGE s'est imposé comme une base fiable et polyvalente pour le transport sanitaire. MAN Truck & Bus a actuellement enregistré des commandes pour un total d'environ 1 800 unités à travers l'Europe, dont plus de 700 sont déjà en service. Les commandes proviennent de pays aussi divers que la Roumanie (Deltamed), l'Irlande, la Pologne ou l'Espagne. Aux Pays-Bas également, le MAN TGE fait depuis longtemps partie intégrante des services d'urgence. Il est utilisé avec succès par Ambulancezorg Zoetermeer (RAV Haaglanden), le service d'ambulance UMCG, Brabant Midden et la Croix- Rouge néerlandaise, entre autres. La flotte aux Pays-Bas compte actuellement environ 60 véhicules. En France également, près de 300 véhicules MAN sont déjà utilisés par les services de secours. Les deux plus gros clients sont Gruau Vendée et Les Dauphins. Gruau Vendée utilise des ambulances blanches sur base MAN TGE, ainsi que des camions de pompiers. Grâce à une technologie robuste et moderne, à de nombreuses options d'équipement et à une étroite collaboration avec des carrossiers spécialisés, il a su convaincre les services de secours et de soins à l'échelle internationale. Il permet d'adapter chaque ambulance précisément aux besoins des patients et des secouristes. Par exemple, des ventilateurs, des défibrillateurs, des brancards à roulettes avec supports, des potences à perfusion, des installations pour bouteilles d'oxygène, des matelas à dépression, ou encore des fauteuils médicaux pour examen cardiaque peuvent être facilement intégrés. De plus, le véhicule offre un confort de conduite comparable à celui d'une voiture particulière.



Le Master reste le... maître des VUL en France !

Résultats VUL 2025, RENAULT LARGEMENT EN TÊTE !

L'année 2025 a dessiné un paysage contrasté pour le marché français des véhicules utilitaires légers (VUL). Avec un total de 308 959 véhicules immatriculés, le secteur enregistre un recul de 5,16% par rapport à l'année précédente. Le marché des VUL en 2025 reste très majoritairement porté par les motorisations Diesel, qui totalisent 268 562 unités vendues. Malgré les nouvelles tendances, la confiance des professionnels se porte encore majoritairement sur des modèles éprouvés qui ont démontré leur fiabilité et leur polyvalence. Le Renault Master prend la plus haute marche du podium avec 28 077 unités, suivent le Renault Trafic (27 012 unités) et le Renault Kangoo (24 603 unités). Le Peugeot Partner talonne, les Peugeot Expert et Citroën Berlingo sont un peu plus loin, et le premier véhicules non français est le Fiat Ducato (15 778 unités) suivi du Ford transit Custom (14 900 unités).

Les chiffres de ventes 2025 BILAN CATASTROPHIQUE

Malgré un sursaut au dernier trimestre, les VUL ne font qu'accumuler du retard de plusieurs années sur les courbes de ventes. Les mises à la route en 2025 ont reculé de 5,6 %, à 358 299 unités. Dans ce contexte alarmant, Renault, avec son partenaire Renault Trucks, ont cumulé 101 217 livraisons en 2025, cédant 11,5 %. Le podium est complété par Peugeot (66 257 unités, -1,8 %) et Citroën (43 143, -15,3 %). Ford conserve de son côté la place de première marque importée avec 33 111 mises à la route, à +5 %. L'autre élément clé de 2025 est la difficulté du marché VUL à s'électrifier. Seulement 33 696 utilitaires électriques ont été livrés. Même si la progression est soutenue (+28,4 %), nous sommes toujours à moins de 10 % du mix (9,4 %). Il est évident que cette énergie ne séduit pas les artisans, et pour plusieurs raisons : nécessité d'installation d'une borne dans le garage du véhicule d'entreprise, coût de cette énergie moins favorable que le diesel (mais plus avantageux que l'essence), autonomie, et surtout prix d'achat du véhicule ! Il est temps que les constructeurs réagissent d'une manière ou d'une autre, plutôt qu'être spectateurs du naufrage...



NOUVEAU VW TRANSPORTER, une offre ultra large !



Une diversité sans précédent pour une polyvalence absolue : la nouvelle génération du Transporter signée Volkswagen Véhicules Utilitaires offre un choix de carrosseries, d'espaces de chargement et de motorisations

enrichi par rapport au modèle précédent. Le nouveau modèle est ainsi mieux préparé que jamais à toutes les utilisations possibles et imaginables. Il se décline notamment en différentes versions de fourgons, en utilitaire

plateau à double cabine, un modèle inédit sur ce segment, ou encore en Caravelle Edition, l'élégant fleuron de la gamme. Côté motorisation, Volkswagen propose trois motorisations diesel, deux transmissions intégrales 4Motion, une motorisation hybride rechargeable et deux motorisations électriques. C'est la première fois que le Transporter Volkswagen peut être doté d'une motorisation hybride rechargeable ou d'un moteur électrique en lieu et place des traditionnels moteurs turbo. Le fourgon classique bénéficie d'un volume de chargement pouvant aller de 5,8 m³ à 9 m³ (Cette version sera disponible à partir du deuxième trimestre 2026). Et la version plateau à double cabine, unique en son genre, dispose d'un vaste espace de chargement de 4,2 m². Les versions diesel peuvent embarquer jusqu'à 1,33 t de chargement, contre 1,14 t pour le Transporter hybride rechargeable et 1,04 t pour les déclinaisons entièrement électriques. Si l'on fait le total, on obtient 13 variantes de carrosserie et 11 combinaisons de groupe motopropulseur (moteur + transmission) ! Ainsi, le nouveau VW Transporter devrait trouver sa place sur un marché devenu très concurrentiel, pour peu de clients à franchir les portes des concessions de véhicules neufs.

FORD ÉLARGIT ET RENFORCE LA GAMME RANGER



La gamme Ranger PHEV 1 (hybride rechargeable) s'enrichit avec les nouvelles finitions Platinum et Limited, qui rejoignent les populaires XLT, Wildtrak et MS-RT. De quoi offrir encore plus de choix aux clients à la recherche de capacités PHEV sans compromis. Le Ranger PHEV inaugure également Ford BlueCruise 2, 3, première technologie de conduite mains libres sur autoroute dans la catégorie. L'ensemble de la gamme Ranger bénéficie d'un nouveau thème stylistique plus sombre, à l'intérieur comme à l'extérieur. Côté technologies, on retrouve un écran tactile central de 12 pouces, un combiné d'instrumentation numérique configurable de 12,4 pouces

(désormais de série sur tous les Ranger), ainsi que la fonction d'alerte décrochage de remorque, qui avertit le propriétaire via l'application Ford 4 si une remorque est déconnectée de l'attelage. Cette exigence constante a fait du Ford Ranger le pick-up le plus vendu en Europe depuis 10 années consécutives 5. Elle se confirme avec le lancement, plus tôt cette année, du Ranger PHEV, récemment primé du prestigieux titre International Pick-up Award 2026/2027. « Tout comme nos clients Ranger, chez Ford Pro nous cherchons constamment à nous améliorer dans tout ce que nous entreprenons », déclare Hans Schep, directeur général, Ford Pro

Europe. « Ces évolutions de la gamme Ranger rendent notre pick-up encore plus polyvalent et performant. Qu'il s'agisse de remorquer, de franchir des terrains difficiles, d'alimenter électriquement un chantier ou de profiter de la conduite mains libres sur autoroute, Ranger répond toujours présent avec assurance. » Avec l'introduction de la technologie avancée Ford BlueCruise 2, 3, le Ranger PHEV devient le premier pick-up en Europe à proposer une expérience de conduite « mains libres, yeux sur la route ». Associée au raffinement de la motorisation PHEV, cette technologie hisse encore plus haut le niveau de confort et de modernité du pick-up.

Utilitaires.com TOUTE L'ACTUALITÉ EN TEMPS RÉEL !



Le site web de votre magazine préféré a fait peau neuve et constitue désormais le meilleur moyen de suivre toute l'actualité du VUL en temps réel : les dernières infos, des guides (notamment le guide fiscal pour l'année 2026), des essais, vous retrouverez un contenu qui a fait du magazine papier le leader de son segment, et désormais pratiquement la seule référence en kiosques disponible sur le sujet.

A.M.I.
Ateliers
Mécaniques
Indépendants

www.ami-reseau.fr
info@ami-reseau.fr
01 42 77 85 26

MAD COMPRESSEUR AVEC
TÉLÉCOMMANDE
SANS FIL

DUNLOP
OPTION 4 BOS
COMPRESSEUR BLUETOOTH
"Dunlop Air Assist
Support"

DUNLOP
SUSPENSION PNEUMATIQUE
AUXILIAIRE ARRIÈRE

AUSSI POUR
CHÂSSIS **AL-KO**

TOP DRIVE SYSTEM

CARSUPPORT
RESSORTS

RESSORTS AVANT RENFORCÉS

RENFORCÉS POUR L'ARRIÈRE

SYSTÈMES HYDRAULIQUES POUR NIVELLEMENT AUTOMATIQUE

AMPLO

NOUVEAUTÉ

GOUPIL G4+



Si le G4 était depuis bien longtemps le fer de lance de la gamme Goupil, le nouveau G4+ en est bien plus qu'une évolution : de plus en plus efficient sur le plan environnemental, ce modèle complémentaire renouvelle doucement la gamme.

TEXTE THIBAUT AMANT, PHOTOS CONSTRUCTEUR

Créée en 1996 et filiale du groupe Polaris depuis 2011, la société originaire du Sud-Ouest, Goupil, est réputée pour fabriquer et concevoir des solutions de mobilité décarbonée pour les collectivités locales, les sites industriels, et bien d'autres entreprises, aussi bien dans le domaine de l'industrie que de la livraison du dernier kilomètre. Nous vous avons présenté il y a peu cette marque française avec une visite de son site de production dans le Sud-Ouest, ainsi qu'un essai du « gros » modèle, le G6. Commercialisant ses véhicules dans 40 pays, Goupil compte surtout plus de 3 000 villes européennes séduites par ses VUL électriques,

Paris, Marseille, Amsterdam, Genève..., sans oublier des clients « privés » comme Derichebourg ou Sodexo. On peut le dire, Goupil est une marque qui pèse, et l'on peut ici souligner voire regretter que les pouvoirs publics ne la mettent pas plus en lumière dans les belles réussites industrielles de ce pays. Parenthèse fermée, passons donc à la nouveauté de Goupil, le G4+.

Celui-ci, entendons-nous bien, ne vient pas remplacer le best-seller G4, mais vient en complément pour incarner le futur proche de la marque. Visant à « incarner une nouvelle génération de VUL » selon Goupil, le G4+ avance une charge utile de 1 235 kg (soit 35 kg de plus que le G4), une vitesse maximale

de 70 km/h (contre 50 pour le G4) et une batterie LFP de 30 kWh offrant jusqu'à 187 km d'autonomie (soit presque le double du G4, plafonnant à 100 km), le G4+ entend ainsi répondre à des besoins professionnels encore plus exigeants.

PLUS CHER MAIS MIEUX

Si sur le plan technique les progrès sont donc importants, notons aussi un travail de rénovation sur le plan cosmétique, avec une allure davantage dans l'air du temps. Plus performant, plus polyvalent, plus durable, le G4+ s'affiche à 39 000 €, c'est aussi là le « + » : le G4 est bien moins onéreux, pratiquement de moitié ! Une surfacturation qui

Ma prime renov



s'explique par une grande liste d'équipements disponibles (plateau basculant, fourgon, bras de levage avec caisson et benne de collecte de déchets), mais aussi par son renfort de confort et de sécurité, incluant démarrage sans clé, isolation renforcée, désembuage ultra-rapide ou encore système de freinage haute performance (ABS, ESP, aide au démarrage en côte) et châssis modulaire, ainsi qu'un rayon de braquage de 4,37 m qui permet des manœuvres aisées en ville.

De fait, ce nouveau modèle « symbolise la vision de Goupil » à savoir « proposer des véhicules fiables, conçus et fabriqués en France, adaptés à chaque usage professionnel et respectueux de l'environnement ». « Avec ce nouveau modèle, Goupil confirme sa volonté de faire évoluer sa gamme pour accompagner la transition énergétique des territoires et des entreprises », précise encore les dirigeants de la marque, en toute discrétion.

LE G4+ FAIT PAYER LOURDEMENT SES PROGRÈS, MAIS VOILÀ UN MICRO VUL QUI FRISE L'EXCELLENCE.



Le G4+ porte bien son nom puisqu'il sublime en quelque sorte les qualités déjà efficaces du G4 bien connu.



NOUVEAUTÉ

RENAULT TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC

Attendu ?

À l'aube de son lancement commercial fin 2026, Renault dévoile la quatrième génération de son best-seller utilitaire, le Trafic Van E-Tech electric. Entièrement repensé pour une mobilité zéro émission, il promet innovations techniques, modularité et aptitudes routières inédites pour les professionnels. S'il est évident que le produit sera qualitatif, reste que les modèles électriques ne passionnent guère les artisans...

TEXTE THIBAUT AMANT,
PHOTOS RENAULT COMMUNICATION





NOUVEAUTÉ

RENAULT TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC



L'UNE DES INNOVATIONS MAJEURES EST L'ARCHITECTURE ÉLECTRIQUE EN 800 V, UNE PREMIÈRE POUR UN UTILITAIRE RENAULT, QUI PERMET UNE RECHARGE ULTRA-RAPIDE.



L'ambition du Trafic électrique est bien entendu de convaincre - enfin... - les artisans de basculer vers cette énergie...



Renault s'attaque à une nouvelle ère avec le Trafic Van E-Tech electric, un véhicule utilitaire léger pleinement électrique destiné à remplacer progressivement les versions thermiques du Trafic. Construit sur une plateforme « skateboard » dédiée, cette architecture place la batterie dans le plancher et le moteur sur l'essieu arrière, maximisant ainsi l'espace de chargement tout en réduisant l'empreinte extérieure du véhicule. Cette innovation structurelle est clé pour obtenir une maniabilité urbaine remarquable, avec un diamètre de braquage équivalent à celui d'une Renault Clio (10,3 m), malgré des volumes utiles importants.

Le nouveau Trafic Van E-Tech electric se décline en plusieurs longueurs et configurations. En version courte (L1), il offre un volume de chargement d'environ 5,1 m³ pour un gabarit compact (longueur de 4,87 m et largeur de 1,92 m). La déclinaison longue (L2) voit ce volume grimper à 5,8 m³ et permet le chargement de 3 palettes Euro, facilitant ainsi les activités logistiques intensives. L'empattement allongé de 40 cm ainsi qu'une hauteur sous 1,90 m garantissent l'accès aux parkings souterrains, un atout majeur en milieu urbain. Le Renault Trafic Van E-Tech electric affiche des chiffres sérieux en termes de charges utiles. Selon les versions, la charge utile peut atteindre jusqu'à 1,25 tonne, avec une capacité de remorquage pouvant aller jusqu'à 2 tonnes, une donnée qui le rend robuste face à ses concurrents électriques sur ce segment.

PERFORMANCES ÉLECTRIQUES ET AUTONOMIE

Sous le capot, l'utilitaire adopte une motorisation électrique puissante et efficace. Selon les versions et configurations, les batteries proposées permettent une autonomie étendue jusqu'à 450 km en cycle WLTP grâce à une batterie haute capacité (NMC 81 kWh), tandis qu'une version plus urbaine dotée d'une batterie LFP (60 kWh) garantit environ 350 km d'autonomie. Cette dualité répond aux besoins distincts des professionnels urbains et de ceux qui doivent faire plus de distance dans la journée. L'une des innovations majeures est l'architecture électrique en 800 V, une première pour un utilitaire Renault, qui permet une recharge ultra-rapide :

NOUVEAUTÉ

RENAULT TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC

la capacité de la batterie peut passer de 15 % à 80 % en environ 20 minutes sur des bornes rapides compatibles. Cette avancée réduit significativement les temps d'arrêt et accroît la productivité des chauffeurs et des flottes professionnelles.

Son moteur électrique délivre 150 kW et 345 Nm, garantissant performance et efficacité. Grâce à l'architecture SDV (Software Defined Vehicle) développée par Ampere, nouveau Trafic Van E-Tech electric est hyper-connecté, évolutif et bénéficie de mises à jour automatiques. Il intègre également les technologies V2L (Vehicle To Load) V2G (Vehicle To Grid) et profite d'une intégration digitale avancée pour les professionnels.

INTÉRIEUR HIGH-TECH ET CONFORT DE TRAVAIL

À l'intérieur, Renault a mis l'accent sur l'ergonomie et la connectivité. Le poste de conduite accueille un cockpit numérique moderne avec un écran central tactile de 12 pouces et un tableau de bord digital de 10 pouces, intégrant le système OpenR Evo avec fonctionnalités Google intégrées (Assistant, Play, navigation, apps métiers). L'interface intelligente permet de gérer la navigation — prenant en compte la charge, la topographie et la consommation — ainsi que la connectivité des services embarqués. Les nombreux rangements, les porte-gobelets multiples et les espaces profonds répondent aux besoins

quotidiens des artisans, livreurs et techniciens en déplacement. Renault réintroduit aussi le concept de « bureau mobile », où un siège central rabattable devient une surface de travail modulable.

Sur le plan sécuritaire, le nouveau Trafic Van E-Tech electric est équipé de nombreuses aides à la conduite avancées (jusqu'à 18 systèmes selon les finitions), incluant surveillance des angles morts, assistance au maintien de voie, freinage d'urgence autonome, et systèmes d'analyse comportementale du conducteur. Ces dispositifs participent à la fois à la sécurité active et passive des usagers et réduisent le risque d'accidents en milieu urbain dense.



FICHE TECHNIQUE

TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC

Dimensions (Lxlxh) : 4 870 mm x 1 920 mm x 1 900 mm (L1),
4 910 mm x 1 920 mm x 1 900 mm (L2)

Charge utile : 1 250 kg

Volume utile : 5,1/5,8 m³

Moteur : électrique, batterie 60/81 kWh

Transmission : traction

Autonomie WLTP : 350/450 km

Temps de charge : de 15 à 80 % en 20 mn

L'électrification va de pair avec une connectivité accrue : via l'application MyRenault ou l'interface embarquée, les utilisateurs peuvent programmer la charge, préconditionner l'habitacle, rechercher des bornes et suivre l'état de santé de la batterie à distance. La technologie SDV (Software Defined Vehicle) permet des mises à jour du véhicule à distance (FOTA), ajoutant de nouvelles fonctions sans intervention en atelier.

UN PARI STRATÉGIQUE EN 2026

Avec le Trafic Van E-Tech electric, Renault affirme sa volonté de dominer la transition vers les utilitaires électriques tout en répondant aux exigences

croissantes des professionnels. Entre autonomie élargie, recharge rapide 800 V, modularité intelligente et plateformes digitales avancées, ce fourgon électrique se place comme un sérieux concurrent sur un marché en pleine mutation. Sa commercialisation fin 2026 marque une étape majeure dans l'électrification des utilitaires légers, combinant performance, autonomie et confort d'usage pour les entreprises de toutes tailles. Fabriqué en France à l'usine de Sandouville, il apporte tout ce qu'un Trafic traditionnel a su proposer jusque-là avec le succès que l'on connaît, tout en s'affirmant dans un avenir totalement électrique qui reste un audacieux pari, malgré tout.

AVEC LE TRAFIC VAN E-TECH ELECTRIC, RENAULT AFFIRME SA VOLONTÉ DE DOMINER LA TRANSITION VERS LES UTILITAIRES ÉLECTRIQUES TOUT EN RÉPONDANT AUX EXIGENCES CROISSANTES DES PROFESSIONNELS.



Les carrossiers



habillent Mercedes-Benz

Le Sprinter/eSprinter de Mercedes-Benz est devenu une institution. En trente ans, il a su fidéliser une clientèle exigeante de professionnels, autant par ses prestations, sa gamme complète que par sa fiabilité, devenue légendaire. A l'heure où le Sprinter fête ses 30 ans, Mercedes-Benz nous a conviés à découvrir les carrosseries disponibles sur son châssis-cabine.

TEXTE NICOLAS LAPERRUQUE, PHOTOS VINCENT LYKY/MERCEDES-BENZ





En 1995, la marque à l'Etoile lançait un utilitaire léger qui allait faire parler de lui : le Sprinter. Celui qui était alors le premier utilitaire « léger » chez Mercedes-Benz héritait d'un nom évocateur. Mais s'il se montre capable de... sprinter, l'utilitaire Mercedes fait aussi preuve d'endurance avec trois décennies de succès. Aujourd'hui on le retrouve en version fourgon, Tourer, véhicule à plateau ou châssis, avec une propulsion électrique ou un moteur diesel.

En mazout, le constructeur propose son bloc 2.0 CDI décliné en quatre niveaux de puissance : 114, 150, 170 et 190 ch. En électrique, le choix se réduit entre 136 et 204 ch.

Évidemment, le Sprinter châssis-cabine sera la solution recherchée par de nombreux professionnels à la recherche d'un véhicule utilitaire performant et polyvalent. Disponible en deux longueurs, 6 048 et 6 948 mm, il offre une capacité de charge apte à remplir toutes les missions, avec un PTAC disponible en trois versions 3 500, 4 100 et 5 000 kg.

L'habitacle du Sprinter châssis-cabine est fidèle aux principes de la marque. Depuis l'avènement de cette troisième génération, on se rapproche vraiment de l'habitacle d'une voiture particulière. On retrouve d'ailleurs le volant multifonctions des voitures de la marque, l'écran central avec le système multimédia MBUX, la climatisation automatique, des rangements pour le portable avec recharge sans fil à induction, et une ergonomie bien étudiée. On se sent rapidement bien à bord, avec une position



La conduite du Sprinter et du eSprinter demeure un moment agréable et confortable.

de conduite confortable, même après une journée à son volant. Toujours dans un souci de répondre au plus grand nombre, il est possible d'opter pour une cabine simple ou double pouvant accueillir jusqu'à sept passagers.

UN CHÂSSIS-CABINE ÉLECTRIQUE

Pour satisfaire à un maximum de métiers, le Sprinter peut devenir eSprinter, et se doter d'une motorisation zéro émission. Nous avons essayé cette version



DANS UN SOUCI DE RÉPONDRE AUX PLUS GRAND NOMBRE, IL EST POSSIBLE D'OPTER POUR UNE CABINE SIMPLE OU DOUBLE POUVANT ACCUEILLIR JUSQU'À SEPT PASSAGERS.

disponible en châssis-cabine : plateau usine ou, via les partenaires carrossiers, en caisse-fourgon, benne, benne + coffre, appareil à bras, grue, ou plateau porte-voiture. Pour certains professionnels le eSprinter peut s'adapter aux exigences de l'intervention en centre-ville. Disponible en deux longueurs, trois tailles de batterie (56, 81 et 113 kWh) et deux puissances moteur (136 et 204 ch), nous l'avons essayé en déclinaison 204 ch. Dès les premiers tours de roue, on apprécie évidemment le silence mais surtout la douceur de fonctionnement de l'en-

On appréciera chez Corsin cette demie rampe de chargement.



Spécialiste des bennes, JPM propose un équipement complet et pratique.



L'ARRIVÉE DU ESPRINTER VIENT OFFRIR DE NOUVEAUX DÉBOUCHÉS À LA STAR DE LA GAMME MERCEDES-BENZ VÉHICULES UTILITAIRES.

semble, surtout en ville où on se plaît à évoluer sans vibration. Le eSprinter n'est pas un foudre de guerre mais assure en sortie d'agglomération des accélérations suffisantes pour ne pas subir le flot de circulation, même avec notre version caisse-fourgon. On apprécie également la récupération intelligente, et les programmes de conduite personnalisés. Un mode auto permet au eSprinter châssis d'adopter une conduite intelligente. Il va maintenir la distance

avec le véhicule qui précède, mais aussi prendre en compte les données fournies par la navigation et la caméra, et ainsi optimiser la récupération d'énergie en côte et en virages, bluffant et très efficace. Côté charge, on peut charger en 11 kW sur les bornes domestiques. Une option 22 kW est disponible pour les bornes publiques. Mais c'est évidemment la charge rapide qui nous intéresse avec là aussi le choix entre 50 kW de série et 115 kW en option. Dans ces condi-

tions, il faudra 42 minutes pour passer de 10 à 80 % avec la batterie 113 kWh. Un très bon score obtenu grâce à une courbe de charge performante, qui offre une charge constante à 113,8 kW en moyenne. Qui dit châssis cabine dit évidemment carrossiers. Mercedes-Benz avait convié ses partenaires pour nous faire découvrir les aménagements possibles.

DES SPÉCIALISTES

Labbé by Gruau est une valeur sûre également, et de nombreuses astuces pratiques sont disponibles.



Le carrossier Corsin, basé à Maintenon dans le 28, nous présentait un eSprinter 414 à empattement de 4 325 mm aménagé pour les métiers de l'hygiène, de la blanchisserie et du linge. Corsin propose un plancher aluminium lavable, un déflecteur tridimensionnel, une indispensable porte latérale battante et une rampe arrière gauche. Le volume est de 20 m³ avec des dimensions de 4,3 m de long, sur 2,1 m de large et 2,2 m de haut. Ainsi équipé, le eSprinter culmine à 3 m de hauteur. Corsin propose également des aménagements messagerie et déménagement. On apprécie le plancher lisse équipé d'un siphon d'évacuation.

JPM, qui reprend les initiales de son fondateur, Jean-Paul Massol, est une référence chez les carrossiers depuis 1966, année de sa création. Présent dans vingt pays, il propose des bennes réputées solides et durables. La benne aluminium s'adapte particulièrement au PTC 3.5t car sa légèreté compense le surpoids des batteries. La Triva JPM, à la fois barre anti-encastrement et traverse d'attelage, est compatible avec l'eSprinter, permettant l'installation du crochet mixte et qui permet de rehausser les feux sous la benne, donc loin du sol et d'éventuelles projections. Le montage de la benne est simplifié par les Pré-dispositions usine et les fixations identiques à celles des modèles thermiques.

Impossible de parler carrosserie sans faire le détour par Labbé by Gruau, numéro 1 français du fourgon grand volume et fort d'une expérience de soixante-quinze ans. L'engagement chez Labbé by Gruau est de réduire l'empreinte carbone à chaque kilomètre. Le carrossier présentait son interprétation du fourgon grand volume sur un châssis cabine 3.5t. Le soubassement est composé d'une structure à longerons et de traverses galvanisées assemblés par rivetonnage. On dispose d'un plafonnier LED à l'intérieur, à détecteur de présence. Les portes arrière sont battantes en ouverture totale, avec poignée en applique sur la porte droite et loquet de blocage sur la porte gauche. Tout est possible avec aménagement messagerie, déménageur, mixte, mixte allégé ou blanchisserie.

Depuis sa création en 1957 par André et Micheline Trouillet, le Groupe Trouillet s'inscrit dans une histoire familiale qui se poursuit aujourd'hui avec la troisième génération. Avec sa "Prime Light", une carrosserie 3.5t sur châssis Mercedes eSprinter, Trouillet décline sa Primebox en version allégée pour maximiser la charge utile. Le carrossier opte pour des soubassements en aluminium, plus léger que l'acier et aussi résistant, des panneaux composites PET avec âme en mousse haute densité. A noter que le PET est issu de bouteilles plastiques recyclées et



que les 150 kg d'aluminium sont entièrement recyclables. Autre atout de Trouillet, des délais de livraison courts de l'ordre de 5 à 6 semaines.

Chez Laloyeau, la carrosserie on connaît. Société étampoise familiale depuis 1862, Laloyeau a débuté par la transformation de charrettes, ce qui ne les empêche pas de vivre avec leur époque et d'être



**LE SPRINTER
THERMIQUE
OU ÉLECTRIQUE
CONSTITUE
UNE BASE DE CHOIX
POUR LES CARROSSIERS,
QUI PROPOSENT
SUIVANT LEUR
SPÉCIALITÉ
LES ÉQUIPEMENTS
DERNIER CRI.**

Trouillet comme Laloyau démontrent ici tout leur savoir-faire en termes d'aménagements, d'accessoires et de réalisations de carrosserie.

à la pointe sur notre Mercedes eSprinter. Laloyeau nous présente une carrosserie fourgon destinée aux besoins de messageries et de distribution. Les sous-bassements sont en aluminium, les côtés latéraux avec mousse PET. Le livreur disposera d'un hayon élévateur force 750 kg avec quatre vérins et d'un éclairage LED à détecteur de présence. Laloyeau fournit également une caméra arrière disposée en partie haute et compatible avec le moniteur d'origine Mercedes.

Plus que jamais, le Sprinter se pose en référence. L'arrivée du eSprinter vient offrir de nouveaux débouchés à la star de la gamme Mercedes-Benz Véhicules utilitaires. Pour livrer là où les diesels n'iront plus, pour rouler en silence ou pour entrer dans une démarche zéro émission. Une façon aussi de retrouver le confort de conduite de la marque, dans une expérience encore plus sereine. Le eSprinter ne remplacera pas le Sprinter classique dans le cœur des professionnels, mais il permettra au plus grand nombre de continuer à rouler en Sprinter. Pour trente ans de plus ?



14 ans!

TOUT SAVOIR

AVANT D'ACHETER!

Voitures Sans Permis

Le guide 2026!



TOUS LES MODÈLES THERMIQUES/ÉLECTRIQUES

CATALOGUE COMPLET!



VERSIONS ★ PRIX ★ ÉQUIPEMENTS
+ TOUS LES UTILITAIRES SANS PERMIS



Aboriva - TOUS LES VÉHICULES UTILITAIRES HORS-SÉRIE VSP 2026
BELUX 8€ - CH 12.800€ - D 995€ - ITIGRES/SPORTI CONTR.895€ - DOM/59.95€ - NCALUS 10900€ -
NCLU 12900€ - POUA 12200€ - POUA 13900€ - MARIONNAIS - JUN 21 507ND - CAN 13.995€ C/D

L 13728 - 1H - F: 7,95 € - RD

DISPONIBLE SUR WWW.ABORIVA.COM

LÉGENDE URBAINE

Aucun constructeur n'y échappe : les fourgonnettes - véritables « minis » des gammes VUL - sont pratiquement toutes passées à l'électrique ! Certes, une offre thermique est toujours là pour faire des ventes, mais l'accent est mis sur l'énergie « non fossile ». Il convenait de faire un point sur l'offre du marché, car ce sont bien ces petits VUL électriques qui font maintenant la loi dans les milieux urbains...

TEXTE THIBAUT AMANT, PHOTOS CONSTRUCTEURS





Restylé en 2024, le Citroën e-Berlingo reste une valeur sûre du créneau, demeurant un bon compromis efficace et rassurant pour la clientèle française qui préfère toujours les productions nationales évidemment. Cette version offre une plus grande autonomie, tandis que la recharge s'effectue en 30 mn de 0 à 80 % sur une borne publique 100kWh.



Les normes européennes et nationales, les règles de circulation, etc, tout a été fait pour que les artisans travaillant en villes et notamment dans les fameuses ZFE (Zones à Faibles Emissions) n'aient pas le choix : conversion à l'électrique quasi obligatoire ! En soi, pourquoi pas, dès lors que les véhicules soient suffisamment chargés en énergie pour tenir une bonne journée de route. Car si la moyenne quotidienne d'un artisan « local » est d'environ 40 km, tout le monde n'est pas logé à la même enseigne sur ce point. Un livreur de colis ou de marchandises aura à sillonner

beaucoup plus qu'un artisan ayant cinq ou six rendez-vous dans la journée dans un périmètre proche. Ensuite, il faut aussi prendre en compte dans ces trajets de nombreux aléas qui auront une incidence bien plus directe sur l'autonomie qu'avec un véhicule thermique : froid, nuit ? C'est de l'électricité consommée en plus grande quantité, donc une autonomie réduite. Embouteillages urbains ? Idem ! Sans compter la contrainte de la recharge quasi quotidienne et si le véhicule n'est pas stationné près d'une borne de recharge personnelle (qu'il faudra installer dans le local dédié), il faudra prendre le risque de lais-

ser du matériel professionnel dans la fourgonnette stationnée dans la rue la nuit pour recharger aux bornes des villes, avec les risques de vol que cela comporte...). On l'aura compris, ce seront donc les obligations environnementales qui feront donc pencher en faveur d'un petit VUL électrique, plus onéreux à l'achat qu'un thermique.

UNE OFFRE PAS SI LARGE

Si l'on s'en tient donc à l'offre des petites fourgonnettes à vocation plus urbaines (dimensions, maniabilité) qui demeurent une bonne part du marché du

L'OFFRE EN PETITES FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES
N'EST PAS SI LARGE,
MAIS RESTE CALQUÉE SUR L'OFFRE THERMIQUE.



Comme les autres Stellantis équivalents, le e-Doblo de chez Fiat propose 8 ans de garantie et un tarif de 33 500 € HT, très proches de ses confrères. On regrette que Fiat ait supprimé de sa gamme le Fiorino, dont le gabarit était idéal pour la ville.

DOSSIER

LES FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES



C'est un peu le « chouchou » de la rédaction de TLVU : le e-Transit Courier a vraiment une jolie gueule, qui tranche avec le reste de la production. Une finition à l'allemande ne gâche pas non plus le plaisir de rouler à bord, d'autant que le prix est concurrentiel. Un vrai coup de cœur !



Le Nissan Townstar EV est un Kangoo ETech, ni plus ni moins ; Avec son faciès à lui, mais tout le reste est identique. Pourquoi le choisir ? Parce que le concessionnaire Nissan pourra éventuellement être plus proche que celui de Renault, ou qu'il sera meilleur en négo avec vous !



Sur la même base technique que le Renault Kangoo, le Mercedes e-Citan fait cependant moins recette. Faute sans doute à un prix relativement élevé (Mercedes oblige...), et à une moindre communication de la part de son constructeur qui mise évidemment sur les Vito/sprinter, fers de lance de la gamme VU. Pour autant, le e-Citan bénéficie des prestations de qualité de la marque et reste nécessairement un bon choix...





IL EXISTE ENCORE DE GRANDS ABSENT SUR LE CRÉNEAU DU MINI-FOURGON ÉLECTRIQUE, QU'IL S'AGISSE DE CONSTRUCTEURS EUROPÉENS BIEN CONNUS OU BIEN DE NOUVEAUX ARRIVANTS ASIATIQUES SUR LE MARCHÉ.

VUL (le segment de gabarit supérieur – Trafic, Transit, Vito... – reste leader), on se rend compte que l'on s'en tient finalement à une dizaine de modèles. Et même moins si l'on tient compte du fait que le groupe Stellantis, par exemple, duplique quatre fois la même voiture (Citroën e-Berlingo, Fiat e-Doblo, Opel Combo e-Cargo, Peugeot e-Partner), et que Renault, Nissan et Mercedes font aussi cause commune ou presque (Mercedes e-Citan, Renault Kangoo E-Tech, Nissan Townstar EV). On ajoute ensuite Ford, Toyota (qui est aussi un produit développé en commun avec Stellantis, mais qui tient à une certaine indépendance en termes de process de production) et c'est fini ! Les poids lourds du VUL sont absents du créneau historiquement (Iveco, Man...), Volkswagen propose avec son Caddy Van sans doute la meilleure solution avec un modèle hybride rechargeable, tandis que les nouveaux constructeurs chinois ou coréens n'ont pas été encore explorer ce créneau (Maxus, Hyundai...). Il y aurait pourtant matière à créer de la concurrence... Et même à proposer encore des modèles plus compacts : il y a une quinzaine d'années, PSA et Fiat avaient tenté quelque chose d'intéressant avec ses

Le Peugeot Partner et donc son évolution électrique e-Partner demeure un des VUL les plus vendus du marché. L'image de marque reste forte malgré les déboires de Stellantis et il est vrai que le modèle ne souffre pas de critiques en termes de finition et de capacités techniques.





Les clones Stellantis incluent donc l'Opel Combo e-Cargo qui aura pour lui sans doute l'aura de la « qualité allemande » à proposer en plus... Mais objectivement, ces modèles sont tous identiques techniquement, et proches en prix et équipements. A vous de voir si la concession Opel du coin est plus avenante que la Peugeot ou la Citroën...



DOSSIER

LES FOURGONNETTES ÉLECTRIQUES



Depuis la disparition de l'Express, le Renault Kangoo Van et donc son évolution électrique E-Tech est la proposition la plus « compacte » de la gamme VUL de Renault. On ne présente plus cette référence du genre, qui en électrique reste un bon outil, astucieux et pratique. Renault est véritablement à la pointe sur l'électrique.



Le petit ProAce City est une bonne surprise : certes développé sur la même base que les productions Stellantis, Toyota a su s'affranchir de ça pour livrer un matériel selon ses propres standards. Le City Electric est véritablement adapté à un usage urbain facile et pratique. Ajoutons un SAV VU efficace et une belle agressivité commerciale qui porte ses fruits, et voilà un choix à considérer...

Peugeot Bipper, Fiat Qubo et Citroën Nemo, des fourgonnettes à empattement (et donc volume) réduit, mais celles-ci sont arrivées sans doute trop tôt, la mode n'était pas au downsizing. Aujourd'hui, ces modèles auraient sans doute davantage de succès, tandis que la place est désormais prise par des « quadricycles cargos » utilisables sans permis ! Ceux-ci apportent eux aussi une « autre » solution à la livraison ou à l'artisanat nécessitant peu de matériel à emmener.

LE BON CHOIX

En tout état de cause, le choix sera donc assez aisé, en fonction des besoins réels. Les performances électriques de ces modèles en concurrence sont toutes assez proches et sans grande différence de niveau, ce n'est pas là-dessus que ce fera le tri (et à l'inverse des motorisations thermiques, pas de crainte de mauvaise fiabilité à redouter comme sur les productions de Stellantis par exemple, dont les moteurs PureTech et HDI sont sujets à de mauvais retours clients...), sinon sur l'autonomie, sachant que

la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) reste peu réaliste et particulièrement optimiste. C'est évidemment davantage sur l'équipement, le volume intérieur utile, la charge utile ou l'encombrement extérieur (stationnement) que l'on ira vers tel ou tel modèle, sans compter le prix d'achat évidemment : c'est sur ce point qu'il faudra être vigilant, car les constructeurs affichent un prix de base, facilement modulable au gré des opérations commerciales ou des négociations chez les concessionnaires... Profitez des promotions !

Les limites de l'électrique

On a testé pour vous ! Il fallait connaître les limites des déplacements d'un VUL électriques. Aussi, nous avons décidé de traverser la France avec un exemple du genre. L'opération est sans équivoque quant au résultat...

Nous avons opté pour un e-Transit Courier, mais ça aurait pu être n'importe quel autre de nos VUL électrique disponible énuméré dans notre dossier. Les caractéristiques sont toutes très proches. Au départ de Paris, nous avons rejoint Aix-en-Provence, et retour. Et ce fut un enfer complet. Tout ce qu'on peut reprocher à l'électrique a priori s'est révélé juste: dès que l'on prend l'autoroute, il faut oublier toutes les normes WLTP annoncées, rien n'est juste. L'autonomie annoncée au départ, déjà pas mirobolante, se divise par deux dès lors qu'on prend l'autoroute ! Et encore, au mieux : il faudra d'emblée ne plus rouler à 130 km/h, mais à 110 maxi pour préserver une autonomie d'à peine plus de cent

kilomètres. A ce stade, il vous restera environ 20-30 km d'autonomie pour trouver une bonne de recharge, qui vous immobilisera une bonne demi-heure. Et ce, dans le meilleur des cas : les fournisseurs d'électricité sur autoroutes et ailleurs sont très nombreux, avec des prestations très diverses. Il faudra vous arrêter bien plus souvent qu'avec un VUL thermique, et surtout bien calculer vos distances d'une station à l'autre ! Et anticiper le plus souvent. Sur notre trajet, nous avons ainsi découvert tout un monde que nous ne connaissons pas, faute d'utiliser des VUL électrique autrement qu'en présentation presse. Entre les bornes en panne, les cartes d'abonnement qui ne sont pas détectées, et les diverses capacités de charge (si vous tombez sur du 22kWh

prévoyez un gros bouquin voire un sac de couchage pour faire le plein d'électricité...), vous ajouterez une bonne dose de stress à votre cheminement ! Plusieurs fois, nous avons dû sortir de l'autoroute pour trouver des bornes qui acceptent notre moyen de paiement ou qui ne soient pas en panne, ce qui à la peur de tomber en rade de piles, vous oblige aussi à allonger votre temps de trajet. Les chiffres sont là et vérifier : il nous a fallu plus de 10 heures à l'aller, et 13 heures de route au retour, au lieu de 7 heures avec un véhicule thermique ! Sans compter l'addition finale, pas si avantageuse : les recharges électriques nous ont coûté moins cher que de l'essence, mais plus cher que du diesel ! Conclusion : ne sortez pas de la ville...

Les bornes de recharge électriques sont soumises à abonnement, sachant que la carte bancaire est parfois aussi acceptée... s'il y a du réseau sur l'autoroute !

Il faudra trouver des bornes à recharge rapide : 350 kW parfait ! Mais si la petite 50 kW à côté est la seule disponible, apprenez la patience...

Comme pour l'essence, de nombreux fournisseurs d'énergie existent ! Tous n'ont pas le même fonctionnement, le même abonnement, les mêmes tarifs, les mêmes débits... Apprenez le jonglage !



On a doublé la longueur du trajet Aix-Paris avec notre VUL électrique ! Retour tard dans la nuit...



Il faudra parfois sortir de l'autoroute et vous retrouver dans des coins sordides et isolés pour recharger au plus près votre VUL électrique à bout d'autonomie...

LES SANS PERMIS



AIXAMPRO D-TRUCK/E-TRUCK

Cela fait plusieurs années que ce petit camion est proposé sur le marché. Disponible en thermique (diesel 479 cm³) ou électrique, aussi bien en plateau à ridelles (pick-up) qu'en fourgon, c'est ce dernier qui fait recette grâce à son volume utile de 2,8 m³ !

Les constructeurs de VSP (Voitures Sans Permis) se sont engouffrés dans la brèche du micro VUL thermique ou électrique. En France, nous avons notamment deux grandes marques, Goupil et Aixam...

Malgré son nom de voiture sans permis, le quadricycle léger et la quadricycle lourd nécessitent bien un permis de conduire : Un arrêté de 2014 a abaissé l'âge légal à 14 ans pour accéder à la conduite d'un quadricycle léger, l'âge légal minimum pour circuler en quadricycle lourd est quant à lui de 16 ans. La conduite d'un quadricycle léger est autorisée à l'issue de la formation au permis AM. Ce dernier a succédé au BSR (brevet de sécurité routière) en 2014. Il comporte une partie théorique réalisée dans le cadre scolaire (l'ASSR 1 et 2 en classes de 5e et 3e ou l'ASR en Greta) et une partie pratique en école de conduite à partir de 14 ans. Il s'agit d'une formation à la conduite de 8 heures réalisée sur deux journées. La conduite d'un quadricycle lourd est soumise à l'obtention du permis B1. Le candidat d'au moins 16 ans doit réussir l'examen du code de la route et satisfaire à une épreuve pratique adaptée à l'usage du véhicule (pas d'autoroute par exemple). À savoir : le permis AM n'est pas obligatoire pour les personnes nées avant le 1er janvier 1988. Un conducteur sous le coup d'une suspension ou annulation de permis suite à une infraction au Code de la route peut prendre le volant d'un quadricycle léger, à condition que le juge n'ait pas prononcé une inter-

diction de conduire tout véhicule terrestre à moteur. La limitation de vitesse d'une voiture sans permis coïncide avec la vitesse maximale qu'elle peut atteindre : 45 km/h pour un quadricycle léger, 75 km/h pour un quadricycle lourd. Un quadricycle à moteur n'est pas autorisé à emprunter une voie rapide en raison de sa vitesse limitée. Cela exclut donc la possibi-

lité de circuler sur autoroute. Par ailleurs, les voitures sans permis sont concernées par les restrictions de circulation dans les zones à faibles émissions mobi-

CASALINI KERRY +

C'est d'Italie que nous vient ce petit camion conçu par une marque bien connue. La grande benne a des dimensions de 150x170 cm permet une charge utile de 310 kg ! Le Casalini Kerry + possède de nombreuses possibilités d'équipements professionnels pour l'adapter à chaque métier : paysagiste, ferrailleur, bûcheron, déménageur, camelot, brocanteur, mairie, ESAT, CAT et collectivité... (uniquement en diesel 499 cm³).





CASALINI KERRY +

C'est d'Italie que nous vient ce petit camion conçu par une marque bien connue. La grande benne a des dimensions de 150x170 cm permet une charge utile de 310 kg ! Le Casalini Kerry + possède de nombreuses possibilités d'équipements professionnels pour l'adapter à chaque métier : paysagiste, ferrailleur, bûcheron, déménageur, camelot, brocanteur, mairie, ESAT, CAT et collectivité... (uniquement en diesel 499 cm3).

GOUPIL G2

Créée en 1996, Goupil Industrie est basée dans le Sud Ouest. La société est spécialisée dans le développement et la production de véhicules utilitaires électriques. Le petit G2 - plus petit modèle de la gamme aujourd'hui - fut donc le pionnier puisque né à la fin des années 2010. Il dispose d'une cabine à deux places et d'une benne à l'arrière avec ridelles. Il existe aussi une version fourgon avec un volume utile de 1,2 m³.

lité (ZFE-m). Pour être autorisées à rouler dans ZFE, les VSP thermiques doivent disposer d'une vignette Crit'Air 1 ou 2 lors de certaines périodes afin de limiter la pollution de l'air. Si le véhicule est électrique, il est autorisé dans tous les cas.

L'offre pour ces VULSP (Véhicules Utilitaires Légers Sans Permis) est finalement assez large, mais de qualités très diverses : cela peut aller de l'engin monoplace avec simplement l'équivalent d'une caisse à outils en capacité de chargement, jusqu'à l'engin comportant malgré tout une cellule arrière à volume déjà « suffisant ». Il faut aussi trier les valeurs sûres des modèles low cost, qui tiennent à peine le temps de la garantie, si l'importateur n'a pas mis la clé sous la porte entre-temps !



LIGIER PULSE 4

C'est du grand spécialiste reconnu Ligier que nous vient le Pulse 4. 100% électrique et modulable, le Pulse 4, l'utilitaire électrique Ligier Professional est plébiscité aussi bien par les artisans que par les industriels, ou les collectivités territoriales : mairies, hôpitaux... Plusieurs versions sont disponibles : Court Caisson, Court Plateau 3 ridelles, Long Caisson avec volets roulants, Long Plateau 3 ridelles. Les charges utiles s'étalent ainsi de 200 à 421 kg !

MOBILIZE BENTO

Emanation à vocation utilitaire du Mobilize Duo by Renault, le Bento associe une allure moderne et dans le vent à un coffre king size. Facilement accessible via deux portillons asymétriques, cet espace de chargement offre un volume utile de près de 870 litres et pourra bénéficier d'aménagements spécifiques pour mieux répondre aux différents besoins et usages des professionnels. Sa charge utile est annoncée pour 80 kg. Mobilize Bento propose deux modes de recharge.



MY AMI CARGO KIT

Transformez votre Citroën Ami en une Ami Cargo capable de transporter des colis ou tout autre objet rentrant dans ce compartiment (125 cm de long x 55 cm de hauteur), Volume de chargement : 200 L, Charge maximale : 140 Kg, Kit replié : 45 cm de longueur x 70 cm de hauteur, 8 cm d'épaisseur, Installable en quelques minutes (env. 5min) et rangeable derrière le siège.



RÉTRO

PEUGEOT J7 « MARCHAND AMBULANT » (1979)

Comptoir



de famille

Après quelques années de sommeil, Hugues Sigler a voulu relancer l'entreprise familiale de fabrication et vente de glaces ambulante... Pour s'équiper, il a donc choisi un véhicule qui était lui aussi en sommeil depuis longtemps.

TEXTE THIBAUT AMANT,
PHOTOS PIERRE-YVES GAULARD



I l n'est pas ici question de refaire l'historique du J7, ce n'est pas le but. Mais quelques rappels vont permettre de comprendre pourquoi le choix de ce modèle n'est pas dû au hasard. En effet, lancé en 1965, ce petit utilitaire compact de 4,74 m va constituer l'un des best-sellers du secteur et ce pendant quinze ans ! Quelque 336 220 exemplaires environ tomberont des ateliers de production des carrossiers Chausson et Heuliez... La raison du succès ? Outre la solidité des mécaniques Peugeot, le J7 présentait de nombreux avantages : sa traction avant donnait la possibilité d'un seuil de chargement arrière et latéral très bas, d'autant plus que la suspension indépendante supprimait le pont rigide et son volume. Sa cabine avancée avec le moteur pratiquement sous le plancher libérait un volume de charge plus généreux. Ses portes avant de cabine coulissaient, ce qui en milieu urbain était un avantage considérable (les jours de grande chaleur l'on pouvait même rouler portières ouvertes ! Peu recommandé mais souvent vu...). Enfin, une infinie gamme de carrosseries adaptées à tous les usages (empattements court et long) permettra au J7 de s'adapter à toutes les corporations et tous les usages...

PEUGEOT J7 « MARCHAND AMBULANT » (1979)



On aurait bien du mal à digérer aujourd'hui la vague notion de confort d'une telle fourgonnette ! Pour autant, le J7 avait l'intérêt des portes coulissantes qui pouvaient permettre de faire rentrer de l'air en roulant l'été ! Quant à l'accessibilité mécanique : c'est dans l'habitacle qu'il fallait passer pour réparer !

UN SIGNE DU DESTIN

C'est donc un fourgon tôlé diesel de 1979 que Hugues Sigler a déniché en 2018. Hugues avait ainsi une idée bien en tête : « Nous sommes une famille de glaciers. Mes grands-parents ont créé l'entreprise dans les années 30. On a mis d'ailleurs leur photo sur le J7 lorsqu'ils vendaient leurs glaces avec une charrette tirée par un cheval. Mon père et ses frères ont repris la suite. Ils se sont équipés, à l'époque, de J7, HY, Estafette et 2 CV. Dans les années 90, l'entreprise s'est arrêtée. J'ai relancé, il y a quelques années, cette affaire familiale et pour moi il n'était pas envisageable de vendre mes glaces



dans un camion moderne qui n'a aucun cachet ». C'est donc en fouillant sur Leboncoin que Hugues tombe sur cet exemplaire de première main : « A la base c'était un fourgon tôlé acheté neuf par l'ancien propriétaire. Il l'a fait ouvrir pour qu'il devienne un camion de marchand de glaces. Il était dans la périphérie d'Amiens ». Et même si l'engin correspond finalement au cahier des charges de Hugues, un élément apparaît totalement décisif : « Ce ne pouvait être que celui-ci, puisque le nom de l'ancien propriétaire - qui était inscrit en gros sur le camion - est le nom de jeune fille de ma grand-mère paternelle ! C'était écrit, c'était lui ! »

PRÊT À L'EMPLOI

Pour autant, le J7 n'est pas immédiatement opérationnel : « Ce véhicule était en sommeil dans un garage chauffé durant quinze ans, depuis la fin de l'activité du propriétaire qui d'ailleurs en a eu jusqu'à trente ! Le J7 était dans un état très correct et a démarré au quart de tour. Il a cependant fait le voyage sur plateau. Nous l'avons poncé, mis une couche d'apprêt, bouché quelques trous dans la carrosserie. Nous avons fait poser un covering et avons pu lui faire reprendre du service. Depuis, nous avons changé tout le système de freinage, bon nombre de durites dans le moteur, les amortisseurs arrière. Il

a passé le contrôle technique haut la main. Il nous resterait tous les joints à changer. Tout ceci a pu être réalisé par un super garagiste passionné de véhicules anciens : monsieur Régis Canno, garagiste à Inguiniel. » Le nom vous dira quelque chose si vous vous êtes intéressé à l'article sur la 205 GTI en début de magazine...

A LA RENCONTRE DU J7

Dès lors, Hugues Sigler a repris la route et donné suite à l'entreprise familiale, perdurant ainsi un patrimoine professionnel et roulant ! « On le bichonne car aujourd'hui c'est notre outil de travail. Je suis



IL N'ÉTAIT PAS QUESTION POUR HUGUES DE RELANCER L'AFFAIRE FAMILIALE DANS UN CAMION MODERNE SANS AUCUN CACHET.



pâtissier glacier, je n'ai pas de boutique. L'été, on fait la saison des glaces avec. On ne fait pas de tournée ni de grande distance car on le ménage, on se pose sur des marchés nocturnes, des marchés festifs, des événements estivaux ; et l'hiver nous faisons quelques marchés avec plutôt notre activité de pâtisserie. » Succès aidant – le vintage plaît toujours –, Hugues aimerait bien doubler la possibilité d'exposition-vente avec un deuxième véhicule, un autre J7

ou bien un HY. En attendant, si vous êtes dans la région du Morbihan, sur les marchés de Pont-Scorff ou de Plouay, vous pourrez sûrement croiser ce J7 rose et blanc, façon glace à l'italienne !

Les Gâteaux de Hugues
 (lesgateauxdehugues.wixsite.com/
 lesgateauxdehugues@gmail.com)

**HUGUES SIGLER A REPRIS
 LA ROUTE ET DONNÉ SUITE
 À L'ENTREPRISE FAMILIALE,
 PERDURANT AINSI UN
 PATRIMOINE PROFESSIONNEL
 ET ROULANT !**

GUIDE D'ACHAT COMPLET

LES VU DE MOINS DE 3,5 T

VOICI LE CATALOGUE COMPLET DES VUL DISPONIBLES SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS FIN 2025 : VOUS TROUVEREZ LÀ LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ET LE PRIX DE BASE DU VÉHICULE. VOUS TROUVEREZ AINSI UN OUTIL UNIQUE DANS LA PRESSE UTILITAIRE, VOUS PERMETTANT DE COMPARER IMMÉDIATEMENT LES MODÈLES D'UN MÊME CRÉNEAU.



TARIFS À PARTIR DE
23 700 € HT

CITROËN BERLINGO/E-BERLINGO VAN



L'utilitaire Citroën Berlingo a dévoilé sa nouvelle identité en 2024. La génération précédente avait été élue meilleur véhicule utilitaire de 2019. Son successeur a bien l'intention de faire aussi bien. Pour cette quatrième génération, le Berlingo Van se modernise. Il n'a jamais été aussi technologique. Il adopte un design musclé avec un capot court et haut. Sa nouvelle face avant s'inspire largement de la nouvelle Citroën C3. Le Berlingo en version fourgon se décline en deux tailles : M et XL. La taille XL peut accueillir une cabine approfondie. Celle-ci offre 5 places. La cabine Extenso optionnelle du Berlingo permet une modularité accrue avec la tablette bureau. Le siège passager peut se rabattre pour offrir un plancher plat et une plus grande longueur de chargement. Le volume utile passe alors de 3,3 m³ à 3,8 m³ en Taille M et de 3,9 m³ à 4,4 m³ en Taille XL. Pour faciliter les chargements et déchargements, le Citroën Berlingo Van est équipé d'une porte latérale coulissante. L'ouverture de celle-ci est large de 675 mm et haute de 1072 mm. Vous pourrez d'ailleurs opter pour deux portes coulissantes (une de chaque côté). Les portes arrière battantes 40/60 s'ouvrent à 180°. Sa charge utile est comprise entre 750 kg et 1 000 kg. Pour être sûr de ne jamais dépasser la charge autorisée, un indicateur de surcharge est disponible. Quatre configurations thermiques sont possibles (essence BVM/BVA et diesel BVM/BVA) et évidemment la version e-Berlingo électrique est proposée : équivalent 136 ch dans les deux tailles, le XL pouvant aussi recevoir la cabine approfondie et l'autonomie maximale est de 335 km.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. Pure Tech, 110 ch, 8 CV, BVM6
- 4 cyl. BlueHDi, 100 ch, 5 CV, BVM6
- 4 cyl. BlueHDi, 130 ch, 7 CV, BVM6
- 4 cyl. BlueHDi, 130 ch, 7 CV, BVA8
- électrique, 100 kW/136 ch, batt. 51 kWh, 9 CV, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 440/4 753x2 107x1 796/1 860 mm
- Longueur utile : de 1 817 à 3 440 mm
- largeur utile : 1 229 mm
- Volume utile : de 3,3 à 4,4 m³
- MTAC : de 1 940 à 2 400 kg

Le Berlingo est toujours bien plébiscité, mais plutôt dans sa version diesel...



- tarifs versions thermiques
- deux tailles
- récemment restylé.



- Ttop d'équipements optionnels
- fiabilité Pure Tech
- offre diesel : pour combien de temps ?

Volume utile
jusqu'à
4,4 m³

Charge utile
jusqu'à
912 kg



CITROËN JUMPY/E-JUMPY VAN

TARIFS À PARTIR DE
32 900 € HT



Le fourgon moyen de la marque ne change pas fondamentalement mais connaît quelques évolutions. Changement extérieur principalement avec une nouvelle face avant, la calandre reprend la nouvelle signature de la marque et s'orne de nouveaux projecteurs à LED. À noter qu'il n'y a pas de différence de style entre les modèles électriques et thermiques. Juste quelques discrets passages d'air, masqués sur les électriques, signalent les Jumpy Diesel. Le nouveau e-Jumpy garde le moteur électrique de 100 kW (136 ch) et laisse le choix entre deux capacités de batterie, 50 kWh (47,7 utile) ou 75 kWh (71,6 utile). Avec la première, l'autonomie reste de 224 km, comme sur le modèle précédent. Avec la seconde, elle est désormais de 350 km, soit un gain de 20 km en cycle combiné. Elle peut même atteindre 450 km en cycle urbain. Les dimensions du Jumpy sont les mêmes que sur les modèles de la génération précédente. Ce fourgon moyen est toujours disponible en deux longueurs, M à 4,98 mètres et XL à 5,33 m. Le volume utile est de 5,3 m³ en M et de 6,1 m³ en XL. La charge utile est de 1 tonne en standard et dépasse les 1200 kilos avec l'option charge utile majorée qui n'est proposée que sur les Jumpy électriques standard (M).

Ce fourgon moyen existe encore et heureusement avec des motorisations diesel Blue HDI. Trois puissances sont proposées, 120 et 145 ch avec une boîte manuelle à six rapports, et 180 ch avec une transmission automatique à 8 rapports, cette boîte étant aussi disponible pour le 145 ch. Le Jumpy existe en fourgon, Combi 9 places, cabine approfondie 5 ou 6 places et plancher cabine. La version Hydrogen est également proposée, mais aucune caractéristique technique n'est exposée.



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. BlueHDI, 120 ch, 7 CV, BVM6
- 4 cyl. BlueHDI, 150 ch, 7 CV, BVM6/BVA8
- 4 cyl. BlueHDI, 180 ch, 9 CV, BVA8
- électrique, 100 kW/136 ch, batt. 50/75 kWh, 4 CV, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 983/5 333x2 204x1 895/1 940 mm
- Longueur utile : de 2 512 à 2 862 mm
- largeur utile : 1 258/1 628 mm
- Volume utile : de 5,3 à 6,6 m³
- MTAC : de 2 837 à 3 053 kg

On pourrait déplorer le manque d'offre essence, mais le Jumpy reste une valeur sûre du marché.



- Valeur sûre ?
- Deux tailles
- récemment restylé



- Tarifs élevés
- Autonomie électrique moyenne
- Trop d'options

Volume utile
jusqu'à
6,6 m³

Charge utile
jusqu'à
1 400 kg



TARIFS À PARTIR DE
37 700 € HT

CITROËN JUMPER/E-JUMPER VAN



Dans la foulée du reste de la gamme VUL, le Jumper s'offre un nouveau faciès. À l'intérieur, la planche de bord a subi un lifting sérieux pour offrir une ergonomie optimisée. Imaginez-vous au volant, entouré d'un combiné d'instruments digital, avec un grand écran central pour vous tenir compagnie. Les garnitures des portes et le volant sont également remis au goût du jour. En matière d'infodivertissement, le Jumper s'équipe d'un écran de 5 pouces pour les versions de base, 10 pouces sur haut de gamme en finition (beaucoup d'options). Chargeur de smartphone sans-fil, rétroviseur intérieur connecté à une caméra à l'arrière, direction assistée électrique qui se la joue automatique, frein de stationnement électrique, et même un accès et démarrage mains libres. Trois niveaux de puissance pour le moteur diesel, 120 chevaux, 140 chevaux et 180 chevaux, une offre électrique (e-Jumper) et Hydrogen. Deux empattements, trois longueurs et des volumes utiles de 10 à 17 m³. Châssis simple cabine, double cabine, le Jumper permet pas mal de configurations (L2H1, L2H2, L3H2, L3H3, L4H2, L4H3). Le Jumper est une valeur sûre du VUL, on pourra reprocher simplement une finition un peu triste en mode standard (les options – chères – permettent d'améliorer considérablement la vie à bord). En revanche, la large gamme de volumes et motorisations permet de trouver le VUL adapté à l'usage et aux besoins.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. BlueHDi, 120 ch, 7 CV, BVM6
- 4 cyl. BlueHDi, 140 ch, 7 CV, BVM6/BVA8
- 4 cyl. BlueHDi, 180 ch, 9 CV, BVM6/BVA8
- électrique, 200 kW/270 ch, batt. 110 kWh, 13 CV, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 413/6 363x2 050x2 524/2 764 mm
- Longueur utile : de 3 120 à 4 070 mm
- largeur utile : 1 870 mm
- Volume utile : de 10 à 17 m³
- MTAC : de 3 000 à 3 500 kg

Pas de bouleversement dans la gamme Jumper, c'est à bord qu'on se trouve désormais mieux installé.



- Motorisation électrique performante
- Large gamme
- récemment restylé



- Tarifs élevés
- Finition de bord chiche en standard
- Trop d'options

Volume utile
jusqu'à
17 m³

Charge utile
jusqu'à
1 640 kg

CITROËN AMI KIT CARGO

TARIFS À PARTIR DE
8 190 € HT



La petite Ami de Citroën connaît un succès fulgurant depuis son lancement à un prix... d'ami. Dans sa version Tourisme, ce sont les ados qui lui font le plébiscite. Citroën avait trouvé intéressante l'idée de créer une version Cargo dépourvue dans sa version primale du siège passager pour offrir un petit volume de chargement convenant à de petites livraisons du dernier kilomètre (à la manière d'un vélo cargo), ou bien à des artisans nécessitant peu de matériel d'intervention. L'Ami Cargo existe toujours, mais désormais sous la forme d'un pack qu'il faut simplement ajouter à l'Ami standard : le siège passager se trouve donc toujours en place, ce qui est moins pratique, tandis que le kit à 299 € comprend une plateforme à poser sur le siège, une cloison séparatrice avec le conducteur, une protection zippée en toile noire pour cacher la marchandise et une mallette pour ranger cet attirail une fois que l'on souhaite revenir à la version Tourisme. Une nouvelle ligne a été proposée cet automne sur la variante Buggy, mais cela ne semble pas concerner pour l'heure le reste de la gamme. A l'évidence la version Cargo n'est plus guère portée par Citroën, mais il faudrait tout de même réfléchir à la pertinence de l'engin dans des villes de plus en plus encombrées : stationnement facile, prix d'achat à peine plus élevé que le vélo cargo de Toyota (!), facilité de conduite...



- Outil intéressant
- ultra compacte
- tarif



- Kit Cargo au lieu d'une vraie version
- Finition rudimentaire
- charge utile faible

**Volume utile
jusqu'à
400 l**

**Charge utile
jusqu'à
140 kg**



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- électrique, 5,4 kW/8 ch, 1 CV, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- XLxlxh : 2 410x1 390x1 525 mm
- MTAC : 700 kg



Comme tous les utilitaires Stellantis, le Doblo a bénéficié d'un récent restyling. Nouveau Doblò de Fiat Professional est disponible, en plus de sa version thermique Diesel ou Essence, en version 100% électrique, le Nouveau E-Doblò, qui garantit une conduite réactive et très fluide, jusqu'à 275 km* d'autonomie, une vitesse maximale de 130 km/h, zéro émission de CO₂ et une charge rapide de 100 Kw CC**. Sans aucun compromis sur les capacités de chargement, E-Doblò a été conçu pour vous offrir les meilleures performances lors de votre travail quotidien. Le Doblo Cargo se décline en deux longueurs, avec cabine approfondie. Il n'y a pas grand-chose d'autre à raconter sur cet utilitaire, aux performances et capacités classiques. Parmi les diverses propositions de Stellantis,

le choix de la marque se fera sans aucun doute au niveau du réseau (nombre de concessions), de sa capacité à négocier tel ou tel tarif ou option, mais aussi sur l'image de la marque en question : de Fiat à Opel, de Citroën à Peugeot, chacun a ses fidèles et convaincus... ou pas. A noter aussi la gamme assez réduite du Doblo, avec la boîte auto uniquement sur la version 130 ch par exemple.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. Puretech, 110 ch, 7 CV, BVM6
- 4 cyl. BlueHDi, 100 ch, 7 CV, BVM6
- 4 cyl. BlueHDi, 130 ch, 9 CV, BVM6/BVA8
- électrique, 100 kW/136 ch, batt. 50 kWh, 13 CV, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 400/4 750x1 850x1 840 mm
- Longueur utile : de 3 120 à 4 070 mm
- largeur utile : 1 870 mm
- Volume utile : de 3,3 à 4,3 m³
- MTAC : n.c.



- Restyling réussi
- Modèle connu
- mécaniques communes Stellantis



- Image Fiat ?
- Réseau peu étendu
- Gamme réduite

Volume utile
jusqu'à
4,3 m³

Charge utile
jusqu'à
1 000 kg



FIAT SCUDO/E-SCUDO

TARIFS À PARTIR DE
22 200 € HT



Ex-Talento, le Scudo suit la même évolution que les équivalents de chez Stellantis et affiche un nouveau style depuis l'été dernier. Pour le reste, il faut tout de même être motivé pour acheter un utilitaire Fiat neuf : le site web « presse » est vide, le site web « clients » (vous) est d'un flou abyssal dès lors qu'on souhaite trouver des infos techniques précises. Essayons donc d'y voir plus clair dans cette offre qui peu ou prou de toute façon ressemble aux autres gammes Stellantis. Restylé et mieux équipé, le Fiat Scudo est maintenant disponible à partir 30 300 € HT. Extérieurement, le fourgon moyen de la marque italienne affirme un peu sa personnalité avec des projecteurs à LED redessinés liés par un jonc noir en lieu et place d'une traditionnelle calandre. Sa présentation intérieure se modernise et son équipement s'enrichit (freinage d'urgence autonome, régulateur de vitesse, radar de recul...), notamment pour respecter le nouveau règlement GSR 2. Sous le capot, on retrouve du diesel (120, 145 ou 180 ch) et de l'électrique (136 ch, batterie de 50 ou 75 kWh), avec une autonomie WLTP pouvant atteindre 424 km dans la configuration la mieux optimisée. Le fourgon est disponible en longueurs M (4,95 m) et XL (5,30 m) pour un volume utile allant de 5,3 à 6,6 m³ suivant l'aménagement intérieur. Les carrosseries cabine approfondie, repliable ou non, et plancher cabine, sont toujours proposées. Des Packs optionnels permettent d'apporter des équipements supplémentaires.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. Multijet, 120 ch, 5 CV, BVM6
- 4 cyl. Multijet, 145 ch, 7 CV, BVM6/BVA8
- 4 cyl. Multijet, 180 ch, 7 CV, BVM6/BVA8
- électrique, 100 kW/136 ch, batt. 50/75 kWh, 9 CV, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 960/5 310xn.c.x1 890/1 940 mm
- Longueur utile : n.c.
- largeur utile : 1 280 mm
- Volume utile : de 5,3 à 6,6 m³
- MTAC : 2 610 à 3 100 kg



- Restyling réussi
- Bonnes capacités
- mécaniques communes Stellantis



- Image Fiat ?
- Réseau peu étendu
- Infos au compte-gouttes

Volume utile
jusqu'à
6,6 m³

Charge utile
jusqu'à
1 400 kg



Le Fiat Ducato et son pendant électrique ont fait peau neuve en 2024. Si dans le monde de l'utilitaire ce fourgon ne figure pas dans les meilleures ventes du créneau (bien qu'il soit de technologie commune au groupe Stellantis), il fait figure de tête de pont dans le monde du camping-car. Outre un léger restyling de la face avant qui le redynamise, le Ducato bénéficie d'évolutions importantes. Selon Stellantis, cette évolution esthétique améliore l'aérodynamisme, et permet de réduire la consommation de carburant et de CO2 de 5% par rapport à la précédente version. Toujours disponible avec une boîte manuelle 6 rapports associée à trois niveaux de puissance (120, 140 et 180 ch), le Fiat Ducato reçoit, en option, une nouvelle boîte automatique à 8 rapports pour les versions 140 et 180 ch. Cette transmission automatique est associée au moteur 2.2 l Multijet de dernière génération (jusqu'à 450 Nm de couple), annoncé par Stellantis plus économe en carburant (- 5 %). La grande nouveauté, c'est aussi la généralisation de cette boîte auto et du moteur diesel Fiat Multijet à toute la gamme de fourgons Stellantis : Jumper, Boxer, Movano. Le Fiat Ducato et le E-Ducato, peuvent compter jusqu'à 21 systèmes améliorés d'aides à la conduite avancés (ADAS), permettant une autonomie partielle de conduite de niveau 2. Les grands fourgons électriques Stellantis bénéficient d'un moteur électrique d'une puissance de 200 kW (270 ch) pour un couple maxi de 410 Nm et une vitesse de pointe de 130 km/h. La nouvelle batterie LFP de 110 kWh offre une autonomie record de 420 km (vs 280 km sur la précédente version). Quelques équipements jusqu'ici accessibles dans des packs, sont désormais de série à bord du Ducato. Citons la caméra de recul avec lignes de guidage (pour écran 5" et 10"), le capteur de pression des pneus (TPMS), le double airbag passagers, également le Pack Sécurité contenant les ADAS citées plus haut (freinage d'urgence autonome, aide au maintien dans la voie, reconnaissance des panneaux, Attention Assist, adaptation intelligente de la vitesse).

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel, 120/140/180 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 110 kWh, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 963/5 940x2 050x2 254 mm
- Longueur utile : jusqu'à 3 705 mm
- largeur utile : 1 870 mm
- Volume utile : de 5,8 à 9 m³
- PTAC : 3 500 kg



- boîte auto 8 vitesses nouvelle génération
- packs Cargo
- gamme transformable



- manque d'image en VUL
- communication Fiat peu prolixe
- pas d'offre essence

Le Ducato connaît une belle carrière dans le domaine du camping-car, c'est un peu moins vrai en VUL.

Volume utile jusqu'à 17 m³

Charge utile jusqu'à 1 500 kg



TARIFS À PARTIR DE
20 650 € HT

FORD TRANSIT COURIER/E-TRANSIT COURIER



Superbe ! On aimera ou pas le style du nouveau Transit Courier, mais au moins il se démarque du lot ! A TLVU, on l'adore... Axé sur la productivité. Totalement repensé. Avec un espace de chargement, une sécurité et une connectivité nouvelle génération améliorés. Le tout nouveau Transit Courier débarque. Disponible en fourgon et cabine approfondie, le Courier dans sa version la plus courte peut avaler deux euro-palettes au niveau du plancher. Une cloison souple à mailles pleines est proposée de série sur les modèles Cabine Approfondie pour séparer l'espace de chargement arrière et les passagers avant. La cloison est articulée en haut et se rabat d'un simple geste pour passer très rapidement du mode 5 places au mode 2 places. Le vitrage de la troisième rangée est disponible en option. Les systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS) du Transit Courier ont été reconnus avec la cote de sécurité la plus élevée de « Platine » par Euro NCAP. Le tout nouveau Transit Courier propose trois packs ADAS, vous permettant de choisir le bon niveau de technologie d'aide à la conduite en fonction de vos besoins. Quatre motorisations seulement permettent de répondre à tous les besoins, tant elles sont bien calibrées : essence 100/125 ch, diesel 100 ch, électrique 100 kWh. Repensé pour maximiser la capacité de charge. Il dispose d'une longueur de chargement de 1,8 m et de 1,22 m entre les passages de roues. Il vous permet de transporter deux europalettes, ainsi qu'une charge utile pouvant atteindre 845 kg. Sa hauteur est désormais portée à 1,25 m pour augmenter le volume

disponible. L'éclairage LED du compartiment de chargement offre une excellente visibilité de votre espace de chargement. La conduite apporte un confort exemplaire avec un siège conducteur ultra réglable et une ergonomie des commandes plaisante

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 3 cyl. essence EcoBoost, 100/125 ch, 5/6 CV, BVM6/BVA7
- 4 cyl. diesel EcoBlue, 100 ch, 6 CV, BVM6
- électrique, 100 kWh/136 ch, batt. 43 kWh, n.c., BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 337x2 076x1 827 mm
- Longueur utile : 1 802 mm
- largeur utile : 1 535 mm
- Volume utile : 2,9 m³
- PTAC : 1 910 kg



- Look !
- Confort de conduite
- équipement/ finition



- pas de BVA sur diesel
- Tarifs ?
- Capacités moyennes

**Volume utile
jusqu'à
2,9 m³**

**Charge utile
jusqu'à
45 kg**

TARIFS À PARTIR DE
25 600 € HT

FORD

TRANSIT CONNECT/E-TRANSIT CONNECT



Avec la nouvelle génération de l'utilitaire compact Transit Connect, Ford Pro complète la modernisation de la famille Transit, hautement productive et désormais entièrement électrifiée, en Europe. Parmi les options de motorisation modernes et efficaces du Transit Connect, on trouve pour la première fois une hybride rechargeable*. La version PHEV permet aux utilisateurs de Connect de parcourir jusqu'à 110 kilomètres¹ en mode 100 % électrique. Le groupe motopropulseur PHEV, disponible pour la première fois sur le Transit Connect, combine un moteur essence EcoBoost de 1,5 litre avec une batterie haute tension et un moteur électrique. Dans cette configuration, la motorisation atteint une puissance système de 110 kW (150 ch) et un couple maximal de 350 Nm. Une transmission automatique à 6 rapports avec technologie à double embrayage transmet la puissance aux roues motrices. Les utilisateurs professionnels apprécieront l'augmentation de la charge utile² et du volume de l'espace de chargement², qui peut atteindre 3,7 m³. Les versions à cabine double séduisent par leur nouveau concept de sièges révolutionnaire. Le nouvel utilitaire compact présente d'autres caractéristiques haut de gamme, telles que la transmission intégrale intelligente disponible en option, le cockpit numérique en réseau ainsi que le plus large éventail de systèmes d'aide à la conduite modernes jamais proposés sur le Transit Connect. Grâce à son concept de sièges flexible révolutionnaire, le Transit Connect en version cabine double offre de nouvelles possibilités de transformer en un tournemain le confortable véhicule cinq places en un utilitaire performant. La banquette arrière se rabat vers l'avant et à la verticale en quelques secondes, créant ainsi un volume de chargement de 2,5 (L1) ou 3,1 m³ (L2), les versions L2 pouvant même accueillir deux palettes Europe. Outre le nouveau groupe motopropulseur PHEV, le Transit Connect est disponible avec deux variantes de puissance du turbodiesel EcoBlue très efficace de 2,0 litres de cylindrée : en tant que groupe de 90 kW (122 ch) avec une boîte manuelle à 6 rapports dans la nouvelle version à transmission intégrale ou avec une traction avant et une boîte automatique à double embrayage à 7 rapports. La version EcoBlue de 75 kW (102 ch) est fondamentalement disponible avec une boîte manuelle à 6 rapports et une traction avant



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 3 cyl. essence EcoBoost, 100 ch, BVM6/BVA7
- 4 cyl. diesel EcoBlue, 102/122 ch, BVM6/BVA7
- 4 cyl. essence EcoBoost PHEV, 150 ch, BVM6/BVA7
- électrique, 110 kWh/150 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 500/4 830x1 840x1 860 mm
- Longueur utile : n.c.
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : de 3,1 à 3,7 m³
- PTAC : n.c.

**Volume utile
jusqu'à
3,7 m³**

**Charge utile
jusqu'à
820 kg**



- Ligne réussie
- hybridation et transmission intégrale
- équipement/ finition



- peu d'informations techniques disponibles
- Tarifs ?
- CU en régression

FORD TRANSIT CUSTOM/E-TRANSIT CUSTOM



Le Transit Custom, l'utilitaire le plus vendu au monde, a fait lui aussi peau neuve très récemment, toujours dans ce nouveau style edge design très moderne et bienvenu. Le confort prend également une place importante à bord du Nouveau Ford Transit Custom. Les ingénieurs et concepteurs gardant toujours en tête le nombre d'heures passées par les chauffeurs-livreurs dans la cabine, qu'ils se rendent à un rendez-vous ou qu'ils fassent une pause entre deux rendez-vous. Ergonomie et position de conduite ont donc été travaillées pour se rapprocher des sensations que procure un véhicule particulier (VP). Autres spécificités permettant de gagner en espace à bord, c'est l'airbag passager monté sur le pavillon, offrant en retour un grand rangement côté droit du tableau de bord. Un dernier

élément qui nous aura aussi beaucoup plu, c'est le Pack Mobile Office ou bureau mobile proposé en option. Celui-ci permet de disposer d'un volant inclinable. Le soin apporté à l'habitacle se reflète également au niveau de l'espace arrière entièrement dédiée au chargement. Cette zone éclairée grâce à des LED, démontre que le constructeur Ford a pensé à tout pour faciliter notamment la tâche aux livreurs. On aime aussi les portes latérales électriques (optionnelles) avec ouverture mains-libres. Le Nouveau Ford Transit Custom bénéficie de beaux volumes. Comptez entre 5,8 et 9,0m³ et une charge utile atteignant les 1350 kg. A noter que la hauteur maximale est de 2 m facilitant l'accès aux parkings. Plusieurs longueurs, finitions sont disponibles, et la cabine approfondie est du lot.



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. essence, 232 ch, BVM6/BVA8
- 4 cyl. diesel EcoBlue, 110/136/150/170 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 100 kWh/136 ch, 160 kWh/218 ch, 210 kWh/282 chBVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : n.c.
- Longueur utile : n.c.
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : de 5,8 à 9 m³
- PTAC : n.c.



- Xgrosse gamme électrique
- transmission intégrale disponible
- van of the year 2024



- peu d'informations techniques disponibles
- Tarifs ?
- offre essence réduite

Volume utile
jusqu'à
9 m³

Charge utile
jusqu'à
1 327 kg

TARIFS À PARTIR DE
39 990 € HT

FORD TRANSIT 2T/E-TRANSIT



Le Transit 2T poursuit sa brillante carrière commerciale. Il est proposé avec des moteurs diesel EcoBlue ou électrique. En électrique, c'est jusqu'à 402 km d'autonomie avec des batteries optionnelles (68 ou 89 kWh) et la transmission est uniquement en mode propulsion. EN diesel, le choix est plus large et répond sans aucun doute à davantage de demandes : trois niveaux de puissance, trois niveaux de couple, modes traction, propulsion ou intégral, ainsi que boîte manuelle 6 vitesses, ou auto à 8 ou 10 rapports ! Deux carrosseries de base disponibles. Le fourgon : capable d'accueillir jusqu'à trois passagers. Ce modèle présente une cloison intégrale entre la cabine et l'espace de chargement. En cabine approfondie, deuxième rangée de sièges jusqu'à quatre passagers supplémentaires. La finition Ambiente constitue la base avec déjà un très bon niveau d'équipements (notamment numérique), le pack Trend améliore un confort de conduite direct (retroviseurs chauffant, caméra de recul, antibrouillards...), et le pack Limited en ajoute encore et modifie un peu la cosmétique. Toutes les dimensions sont disponibles, du L2H2 au L4H3.

Volume utile
jusqu'à
15,1 m³

Charge utile
jusqu'à
3 300 kg



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel, 105/130/165 ch, BVM6/BVA8/BVA10
- électrique, 135 kWh/184 ch - 198 kWh/269 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 531/6 704x2 474x2 413/2 778 mm
- Longueur utile : 3 083 à 4 256 mm
- largeur utile : 1 784 mm
- Volume utile : de 10 à 15,1 m³
- PTAC : 3 500 kg

Le « gros » Transit poursuit une très belle carrière internationale.



- très large gamme
- boîte auto et transmission intégrale dispos
- performances électriques



- ligne vieillotte
- choix compliqué dans la gamme
- pas d'offre essence



FORD RANGER

TARIFS À PARTIR DE
34 000 € HT



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel, 170 ch, BVM6

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 230x2 210x1 880 mm
- Longueur utile : 2 315 mm
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : 1 876 l maxi
- PTAC : 3 190 kg



- très large gamme
- boîte auto et transmission intégrale dispos
- performances électriques



- ligne vieillotte
- choix compliqué dans la gamme
- pas d'offre essence

L'offre pick-up s'est considérablement allégée il y a une petite poignée d'années. Parmi les vrais utilitaires, le Ford Ranger tient son rang avec trois carrosseries, simple cabine, Super Cab, double cabine. Evidemment, la capacité de chargement est plus importante dans le simple cabine. Le Ranger est disponible en 4x2 et 4x4, avec une seule motorisation, l'excellent 2 litres EcoBlue 170 ch diesel, avec 405 Nm de couple. La capacité à tracter est de 3 500 kg. C'est sur le hayon que l'on trouve les derniers progrès ! Le volet de benne peut ainsi désormais servir d'établi et comporte des accessoires toujours pratiques comme des porte-gobelets et un décapsuleur... La connectivité à bord n'est pas aussi poussée que sur les Transit, mais l'on peut brancher ses outils numériques facilement. La disponibilité d'une carrosserie type châssis-cabine sera intéressante pour bien des professions très spécifiques.

**Volume utile
jusqu'à
1 876 l**

**Charge utile
jusqu'à
1 200 kg**

TARIFS À PARTIR DE
41 500 € HT

FUSO CANTER 3.5 T



Le Fuso Canter 3,5 t est le plus petit de la gamme Canter (et aux limites des VUL) et est parfaitement adapté à une utilisation en milieu urbain. Ses dimensions compactes et sa cabine avancée le rendent extrêmement agile, maniable et facile à manœuvrer dans cet environnement. Avec le plus petit rayon de braquage de la catégorie des 3,5 tonnes (10,2 m pour un empattement de 2 500 mm) et grâce à une excellente visibilité panoramique, le Canter peut se faufiler là où ses concurrents sont empêchés. Le tout avec un réel confort de conduite grâce à la suspension à roues indépendantes de série sur l'essieu avant. Le Canter 3,5 t est disponible avec une longueur maxi de 5,7 m pour un empattement de 3 850 mm. Il est le leader de son domaine en termes de longueur maximale. Les caractéristiques de son cadre-châssis en acier (d'une largeur de 700 mm ou 750 mm, selon la cabine choisie) confère au Canter une robustesse et une capacité de charge remarquables. À cela s'ajoutent des charges maximales par essieu supérieures à la moyenne : 1 950 kg sur l'essieu avant et 2 500 kg sur l'essieu arrière. La charge remorquable autorisée peut quant à elle atteindre 3,5 tonnes. Le Canter 3,5 t est un véritable camion léger qui se rapproche du fourgon. Deux niveaux de puissance pour le diesel. L'offre électrique démarre à 4,5 t.

Le Fuso Canter est la jonction entre gros VUL et petit camion.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel, 130/150 ch, BVM5/BVA6

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 640/5 790x1 798x2 105 mm
- Longueur utile : de 3 500 à 4 985 mm
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : n.c.
- PTAC : 3 500 kg



- quasi sans concurrent
- facilité de carrossage
- qualité de fabrication



- look ancien
- réseau ?
- pas d'offre électrique en 3,5 t

Volume utile
jusqu'à
n.c.

Charge utile
jusqu'à
n.c.



GOUPIL G2/G3/G4

TARIFS À PARTIR DE
N.C.



Implanté dans le Sud-Ouest de la France depuis 1996, Goupil conçoit et fabrique des véhicules électriques utilitaires pour divers publics tels que les collectivités, l'industrie, les acteurs du dernier kilomètre. En 2011, l'entreprise lot-et-garonnaise rejoint Polaris, groupe américain leader du véhicule loisirs tout terrain. Aujourd'hui, trois modèles de concepts proches mais de tailles différentes constituent la gamme. Le plus petit est le G2, véritable outil urbain ou idéal sur les parcs et hubs : suspension McPherson, cabine aluminium, il est léger et compact (600 kg de CU et 1,1 m de large). Le G4 – milieu de gamme en termes de taille et capacité – est polyvalent dans son utilisation. 1 200 kg de CU, seulement 1,2 m de large, il peut adopter différentes carrosseries aménagées, associées à une trentaine d'équipements embarqués. Le G4 est conçu sur la base d'un châssis acier ultra-robuste sur lequel repose une cabine aluminium, les batteries se situant en position centrale. Cette architecture associée au choix de la propulsion offre une charge utile résiduelle dépassant la tonne et une capacité de traction de plus de 1,4 tonne sur route, sans équivalent sur le marché de l'électrique compact. Dernier né de la gamme, le « grand » G6 est une petite révolution dans le monde Goupil : tout en restant fidèle à l'ADN de la marque, cet utilitaire 100 % électrique offre des possibilités inédites. Doté d'une spacieuse cabine 3 places, d'un design moderne et différenciant ainsi que d'équipements uniques, le G6 peut s'attaquer à des trajets extra-

urbains performants. Le G6 bénéficie d'une homologation routière N1 européenne et de nombreux éléments de sécurité de série : airbag conducteur, aide au démarrage en côte, ABS et antipatinage, ESP... Le choix d'une architecture plancher cabine avec chaîne de traction sur l'essieu avant offre une large souplesse de carrossage et un comportement routier rassurant en toutes circonstances.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- électrique, 11,5/16,3/62 kWh, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 3 280/4 796x1 100/1 704x1 785/1 921 mm
- Longueur utile : de 1 308 à mm
- largeur utile : de 1 074 à 1 700 mm
- Charge utile : de 634 à 1 151 kg



- modèles ingénieux
- conception intelligente
- performances G6



- finition maigre
- réseau à développer
- pourquoi pas un essence ?

**Volume utile
jusqu'à
n.c.**

**Charge utile
jusqu'à
1 151 kg**

TARIFS À PARTIR DE
39 900 € HT

ISUZU M21 T



Comme son concurrent le Fuso Canter, la gamme du M21 démarre à 3,5 t. Le M21 T est équipé d'un bloc diesel RZ4E Euro 6d 4 cylindres 16-valve, rampe commune à injection directe avec intercooler et Turbo à géométrie variable et EGR. Le nouveau moteur Euro 6d-temp garantit de nouvelles normes en termes de puissance et de fiabilité. Il s'accompagne d'une boîte manuelle 6 vitesses. A bord, l'équipement est assez accueillant, et les seules options sont le GPS et la climatisation, cependant nécessaires. Le M21 T est parfaitement adapté à différents types de configurations : de la distribution de petite à moyenne gamme, au transport isotherme, jusqu'aux solutions spécifiques. Evidemment, le châssis cabine permet toutes les possibilités, mais c'est généralement armé d'une benne que le M21 T est le plus connu.



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel, 123 ch, BVM6

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 780x1 820x2 130 mm
- Longueur utile : n.c.
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : n.c.
- PTAC : 3 500 kg



- solidité Isuzu
- tarif d'attaque
- qualité de fabrication



- équipement chiche
- réseau ?
- pas d'offre électrique en 3,5 t

Volume utile
jusqu'à
n.c.

Charge utile
jusqu'à
1 625 kg

ISUZU D-MAX

TARIFS À PARTIR DE
32 700 € HT



Le Isuzu D-Max a remporté le prix «Pick-Up de l'année» pour la quatrième année consécutive aux Company Car & Van Awards 2025. Le pick-up a été loué pour son impressionnante polyvalence et la variété de sa gamme, offrant aux clients la possibilité d'adapter le véhicule à leurs besoins. Le Isuzu D-Max offre des performances sans compromis et peut se vanter d'une charge utile de 1 tonne et d'une capacité de remorquage de 3,5 tonnes, en plus de la transmission intégrale shift-on-the-fly et d'un couple de 360Nm. Le moteur du nouveau D-Max N60B maintient l'architecture du modèle précédent : diesel, 4 cylindres en ligne avec double arbre à cames en tête et 16v, distribution par chaîne et injection électronique common rail. Turbo à géométrie variable actionné électriquement, intercooler refroidi par eau et recirculation des gaz d'échappement par double EGR refroidi, 164 ch. Le moteur est équipé de série des dernières innovations techniques (Start&Stop, système EGR basse pression, système SCR...) qui permettent au D-MAX de respecter les dernières normes d'émissions Euro 6e, le rendant ainsi encore plus efficace. La capacité de remorquage est de 3500 kg (avec remorque freinée) et les masses maximales autorisées sur les essieux ont augmenté par rapport à la génération précédente : +100 kg à l'avant et +40 kg à l'arrière. La structure de la cabine et du châssis de la gamme D-Max N60 présente un habitacle et une zone de chargement construits en acier à ultra-haute résistance. Le tout-terrain reste son habitat naturel. Les angles d'attaque, de crête et de sortie sont parmi les meilleurs de la catégorie et mesurent respectivement 30,5°, 22,9° et 24,2°. Le système d'admission et le reniflard du différentiel arrière ont été conçus pour assurer au D-Max une capacité de passage à gué de 800 mm.

Le D-Max est un des rares pick-ups ayant survécu sur le marché de l'utilitaire. Il reste une valeur sûre.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel, 164 ch, BVM6

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 300x1 760x1 770 mm
- Longueur utile : n.c.
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : n.c.
- PTAC : 3 100 kg



- valeur sûr
- capacités tout-terrain
- possibilité de châssis-cabine



- un seul choix mécanique
- réseau ?
- tarif élevé ?

Volume utile
jusqu'à
n.c.

Charge utile
jusqu'à
1 045 kg



TARIFS À PARTIR DE
29 199 € HT

IVECO DAILY/E-DAILY



Faut-il présenter l'Iveco Daily ? D'années en année, de génération en génération, le Daily confirme sa prédominance dans sa catégorie. L'Iveco Daily et son jumeau 100% électrique, l'eDaily se plaisent à recevoir des récompenses pour leur excellence dans le domaine du transport en ce début d'année 2024. L'eDaily a remporté le titre de "Sustainable Truck of the Year 2024" (Camion durable de l'année 2024) dans la catégorie Fourgon en Italie, tandis que l'Iveco Daily a été élu « Fourgon léger de l'année » lors des Truck & Fleet Middle East Awards. Ces véhicules sont fortement appréciés pour leur fiabilité et leur polyvalence, autant d'atouts qui les distinguent de la concurrence. L'e-Daily dispose d'une technologie de pointe (batterie modulaire) qui lui permet jusqu'à 400 km en cycle urbain. Il peut également être configuré avec une quatrième batterie pour certains modèles châssis-cabine. Parmi les autres fonctionnalités notables, on trouve les capacités étendues à 50 kW de la ePTO, la suspension pneumatique adaptative AIR-PRO, une instrumentation numérique de 10,25 pouces et un écran multimédia de 10 pouces. La version thermique de son côté confirme encore et toujours sa polyvalence, des livraisons urbaines aux travaux de construction plus lourds. Le Daily a été reconnu pour sa transmission automatique HI-MATIC à 8 rapports fluides, ainsi que pour sa boîte de vitesses manuelle à 6 rapports améliorée. Sans oublier d'autres arguments en sa faveur : les intervalles de vidange d'huile jusqu'à 350 000 km ou encore son siège conducteur HI-ADAPTIVE avec coussins centraux et dossier en mousse à mémoire de forme. L'une des forces du Daily électrique est sa largeur de gamme, calquée sur celle des versions thermiques. Cela comprend naturellement des fourgons en de nombreuses tailles (de 7,3 à 19,6 m³) mais aussi des versions châssis-cabine (neuf versions disponibles en simple et double cabine). Toutes les variantes de carrosserie sont envisageables, en roues simples ou jumelées selon le modèle, avec des PTAC allant de 3,5 à 7,2 t. À noter que les versions 3,8 t et 4,2 t à roues simples et 4,2 t et 4,5 t à roues jumelées peuvent être conduites avec le permis B, la vitesse maxi étant alors limitée à 90 km/h contre 120 km/h pour les « vraies » versions 3,5 t



- valeur sûre
- pionnier de l'électrique
- gamme pléthorique



- tarif élevé
- gabarit conséquent
- réseau ?

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 2,3 l, 120/140/160 ch, BVM/BVA
- 4 cyl. Diesel 3 l, 180/210 ch, BVM/BVA
- électrique, 37/74/111/148 kWh, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 198/7 680xn.c.xn.c. mm
- Longueur utile : 2 610 à 5 125 mm
- largeur utile : 1 800 mm
- Volume utile : de 7,3 à 19,6 m³
- PTAC : jusqu'à 7 000 kg

Le Daily ne se présente plus : star de son créneau, il est disponible dans de multiples configurations.

Volume utile
jusqu'à
19,6 m³

Charge utile
jusqu'à
5 000 kg



KIA PV5 CARGO

TARIFS À PARTIR DE
33 500 € HT



Le coréen Kia débarque sur le marché de l'utilitaire électrique avec le PV5 Cargo aux lignes futuristes, concurrents des Kangoo E-Tech et autres animateurs de la catégorie. Certes, son style l'apparente à la catégorie supérieure (ID Buzz Cargo, Transit Custom...), mais sa longueur de 4,70 m l'installe sur le créneau L2H1. Deux autres dimensions de carrosserie du PV5 sont déjà programmées (L1H1 et L2H2). Les changements de gabarit du PV5 sont facilités par sa plate-forme électrique E-GMPS à la flexibilité poussée. Une version châssis cabine est également disponible. Le PV5 propose deux variantes : la M avec un moteur de 122 ch, une batterie de 51,5 kWh et une autonomie WLTP de 297 km, et la L avec 163 ch, 71,2 kWh et 416 km d'autonomie. Les deux batteries sont équipées d'un chargeur 11 kW AC. L'utilitaire de Kia affiche un volume utile de 4,4 m³. La possibilité d'engloutir deux Europalettes est un atout, tout comme le seuil de chargement placé très bas (41,9 cm) sur

la partie centrale du plancher. La charge utile est de 690 kg sur le L et de 790 kg sur le M. Du côté des dimensions de cet espace arrière, on note une longueur de 2,25 m et une largeur de 1,33 m entre les passages de roue. Le PV5 Cargo sera disponible dans 52 points de ventes Kia sur les 216 que compte le constructeur en France.



- Prix compétitif
- Equipements de série
- Confort d'utilisation



- seulement électrique
- Environnement de bord trop moderne ?
- marque méconnue en VUL

**Volume utile
jusqu'à
4,4 m³**

**Charge utile
jusqu'à
790 kg**

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- électrique, 51,5 kWh/122 ch, 71,2 kWh/163 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 695x1 895x1 899 mm
- Longueur utile : 2 250 mm
- largeur utile : 1 330 mm
- Volume utile : 4,4 m³
- PTAC : 2 650 kg



TARIFS À PARTIR DE
40 627 € HT

MAN TGE/ETGE



Bien que son activité dans le domaine des utilitaires légers soit moins connue en France, MAN a tout de même vendu 2 600 exemplaires de son TGE en 2023 dans l'Hexagone. Cousin du VW Crafter, le MAN TGE affiche une gamme large : du fourgon à la double cabine, avec le choix entre trois longueurs, trois hauteurs et trois poids (3,5 t, 5 t, 5,5 t). De récentes mises à jour ont permis une nouvelle planche de bord. Celle-ci reçoit une instrumentation numérique de série, ainsi qu'un volant ergonomique multifonctions, un démarrage sans clé, un combiné d'instrumentation numérique et un grand écran tactile MAN Media Van pour le contrôle des fonctions du véhicule et le système d'infodivertissement avec Bluetooth, navigation et ChatGPT. Les rangements sont nombreux, et le frein à main, désormais électronique, a libéré de l'espace entre les sièges. Le diesel est l'offre reine, avec un moteur 2.0 TDI décliné en versions de 140 ch, 163 ch, et 177 ch. Vigoureux et peu bruyant, ce dernier s'accorde encore mieux avec la boîte automatique à 8 rapports, qui adoucit l'arrivée du couple. Et le dernier modèle MAN TGE Next Level fait une fois de plus un grand pas en avant en termes de sécurité, confort et aides à la conduite. En version fourgon, on dispose de deux empattements, trois longueurs de véhicule entre 5 986 mm et 7 391 mm, trois hauteurs de véhicule entre 2 355 mm et 2 835 mm maximum et d'un volume de chargement allant jusqu'à 18,4 m³. Le poids total autorisé en charge est de 5,5 tonnes maximum. À l'aide de l'attelage de remorque en option, il peut tracter des charges jusqu'à 3,5 tonnes. A noter bien sûr la possibilité d'une transmission intégrale. Le TGE revient en gamme – après un retrait de la version électrique pas assez puissante –, animée par un moteur de 110 kW (136 ch). Sa vitesse de pointe est limitée à 90 km/h. Le MAN eTGE est équipé d'une batterie de 35,8 kWh de capacité. En cycle WLTP, son autonomie grimpe jusqu'à 115 km, soit l'équivalent de 173 km

- valeur sûre
- qualité allemande
- gamme étendue



- tarif élevé
- version électrique peu convaincante
- informations peu disponibles

**Volume utile
jusqu'à
18,3 m³**

**Charge utile
jusqu'à
5 000 kg**



MOTORISATIONS/ TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel, 140/163/177 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 110 kWh/136 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 986/7 391x2 040x2 355/2 835 mm
- Longueur utile : n.c.
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : de 10,2 à 18,3 m³
- PTAC : jusqu'à 5 000 kg

MAXUS EDELIVER3

TARIFS À PARTIR DE
15 900 € HT



Concurrent chinois de nos références françaises leaders, le Maxus eDeliver3 se veut assez concurrentiel. L'eDeliver3 roule 100% électrique avec une bonne réserve d'autonomie et il est donc

parfaitement adapté à la circulation urbaine et péri-urbaine. Deux empattements sont disponibles, L1H1 et L2H1, ainsi que le châssis-cabine. L'espace de chargement de la version compacte est de 218 cm de long et a un volume de chargement de 4,8 m³. La version longue offre un espace de chargement d'une longueur de 277 cm et un volume de chargement de 6,3 m³. L'espace de chargement du Maxus eDeliver3 est parfaitement adapté à la taille standard des euro-palettes. De plus, le plancher et les parois de l'espace de chargement bénéficie d'un habillage. La boîte de vitesses automatique fonctionne de manière fluide et intuitive. Le moteur électrique offre une puissance de 118 kW (160 ch) et un couple de 225 Nm. La vitesse de pointe est limitée à 120 km/h pour une autonomie de 371 km. LeDeliver3 est équipé de la dernière batterie Lithium-Ion Phosphate, qui ne contient pas de cobalt et est moins sujet aux fluctuations de température. Maxus vous offre pas moins de 8 ans ou 160.000 km de garantie sur la batterie. L'équipement comprend notamment l'ESP, l'ABS, et de l'EBD. La construction

robuste de la cabine du Maxus eDeliver3 est fabriquée en acier et en aluminium de haute qualité. La construction absorbe la force libérée lors d'une collision et empêche sa déformation. De plus, l'eDeliver3 a été conçu dès le départ comme un véhicule 100% électrique. Cela a permis à la batterie d'être intégrée en toute sécurité dans le châssis. Les airbags pour le conducteur et le passager complètent le dispositif de sécurité passive.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- électrique, 118 kWh/160 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 555/5 145x1 780x1 900/1 915 mm
- Longueur utile : n.c.
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : de 4,8 à 6,3 m³
- PTAC : n.c.



- 5 ans de garantie
- performances correctes
- une gamme



- tarif pas si serré
- qualité de finition
- réseau ?

**Volume utile
jusqu'à
6,3 m³**

**Charge utile
jusqu'à
935 kg**

TARIFS À PARTIR DE
53 670 € HT

MAXUS EDELIVER9



Le Maxus eDeliver 9 se pose en alternative crédible aux grands utilitaires électriques européens, à commencer par le nouveau Renault Master E-Tech. Le doute aurait pu s'installer chez ses concurrents européens si son tarif avait été à la hauteur de ses prestations (pratiques mais low cost), mais il n'en est rien : ce « gros » VUL chinois ne fait pas de cadeau. On passera sur le plagiat du Ford Transit côté style, pour retenir que le 9 se dispatche en trois dimensions de 9,7 à 12,33 m³. Choisissez parmi deux empattements et trois batteries. Le Maxus eDeliver9 vous donne la possibilité de tracter une remorque de 1 500 kg. L'eDeliver9 est disponible comme fourgon tôlé en 2 longueurs et 2 hauteurs (L2H2 et L3H2), ou en châssis cabine. Le eDeliver9 est disponible en longueur L3 ou L4, pour des transformations benne, caisse grand volume, plateau, transport réfrigéré. Une deuxième porte latérale est disponible en option. Le sol est entièrement recouvert d'un matériau antidérapant et les parois sont habillées à mi-hauteur de série. Les portes arrière s'ouvrent jusqu'à 270 degrés. Les capteurs de stationnement avant et arrière et la climatisation sont de série. En outre, le Maxus eDeliver9 dispose de sièges chauffants de série et d'un écran tactile de 10 pouces avec caméra de recul et Apple Carplay/Android Auto (via appli QDLink). Le moteur électrique du Maxus eDeliver9 produit 204 ch et un couple maximal d'au moins 310 Nm. Le Maxus eDeliver9 est disponible avec trois batteries différentes (52, 72 ou 88 kWh). Votre choix détermine également l'autonomie ainsi que la charge utile. Si vous optez pour la version L2H2 avec une batterie de 72 kWh, vous aurez une charge utile de 1040 kg. Si vous optez pour la version L3H2 avec batterie de 88 kWh, vous pouvez compter sur une autonomie de 340 km (WLTP cycle mixte) ou encore 415 km (WLTP cycle urbain).



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- électrique, 150 kWh/204 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 6 200/6 680x2 052x1 900/1 885/2 290 mm
- Longueur utile : n.c.
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : de 9,7 à 12,3 m³
- PTAC : n.c.



- 5 ans de garantie
- performances correctes
- une gamme



- tarif pas si serré
- qualité de finition
- réseau ?



Volume utile
jusqu'à
12,3 m³

Charge utile
jusqu'à
1 420 kg



On parle peu du Mercedes Citan. Apparu il y a quelques années avec la dernière mouture du Renault Kangoo dont il est un « surprenant » clone, ce petit fourgon est venu combler un manque chez Mercedes, celui du petit utilitaire d'entrée de gamme. La deuxième génération a été élue Van of the Year en 2022 et se trouve produite comme le Kangoo dans l'usine Renault de Maubeuge. Techniquement identique au français, le petit fourgon allemand se démarque par une esthétique Mercedes et une finition évidemment plus avenante, conforme aux standards de la marque à l'Etoile. En 2024 une version longue est apparue, doublée d'une cabine approfondie dite Mixto. Cela permet ainsi une offre complète puisque le e-Citan électrique est lui arrivé en 2023. Disponible en essence (1.3 l) et diesel (1.4 l, deux puissances), mais aussi en version électrique, la gamme est désormais vraiment complète (quatre niveaux d'équipements) et devrait permettre au Citan de trouver enfin une meilleure progression en parts de marché.



- gamme bien développée
- production française
- standards Mercedes



- manque d'image ?
- plus cher qu'un Kangoo
- Services et options chers

**Volume utile
jusqu'à
3,62 m³**

**Charge utile
jusqu'à
744 kg**

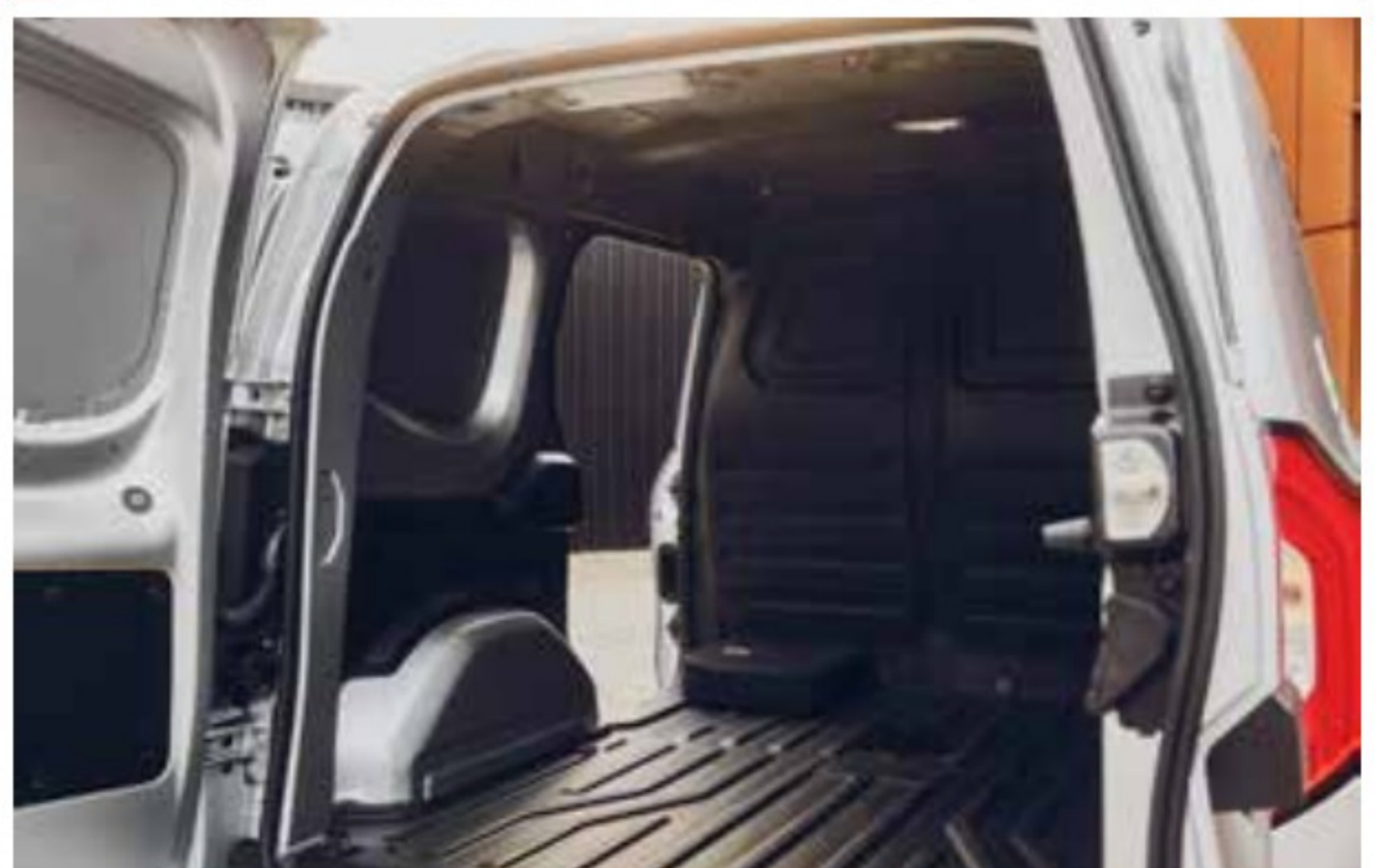
MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. essence, 131 ch, BVM6/BVA7
- 4 cyl. diesel, 95/116 ch, BVM6/BVA7
- électrique, 90 kWh/122 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 498/4 922x2 159x1 838 mm
- Longueur utile : 1 806 mm
- largeur utile : 1 524 mm
- Volume utile : 2,9/3,62 m³
- PTAC : jusqu'à 2 490 kg

Le Mercedes Citan poursuit une carrière en demie teinte, mais sait se différencier de son alter ego Renault.

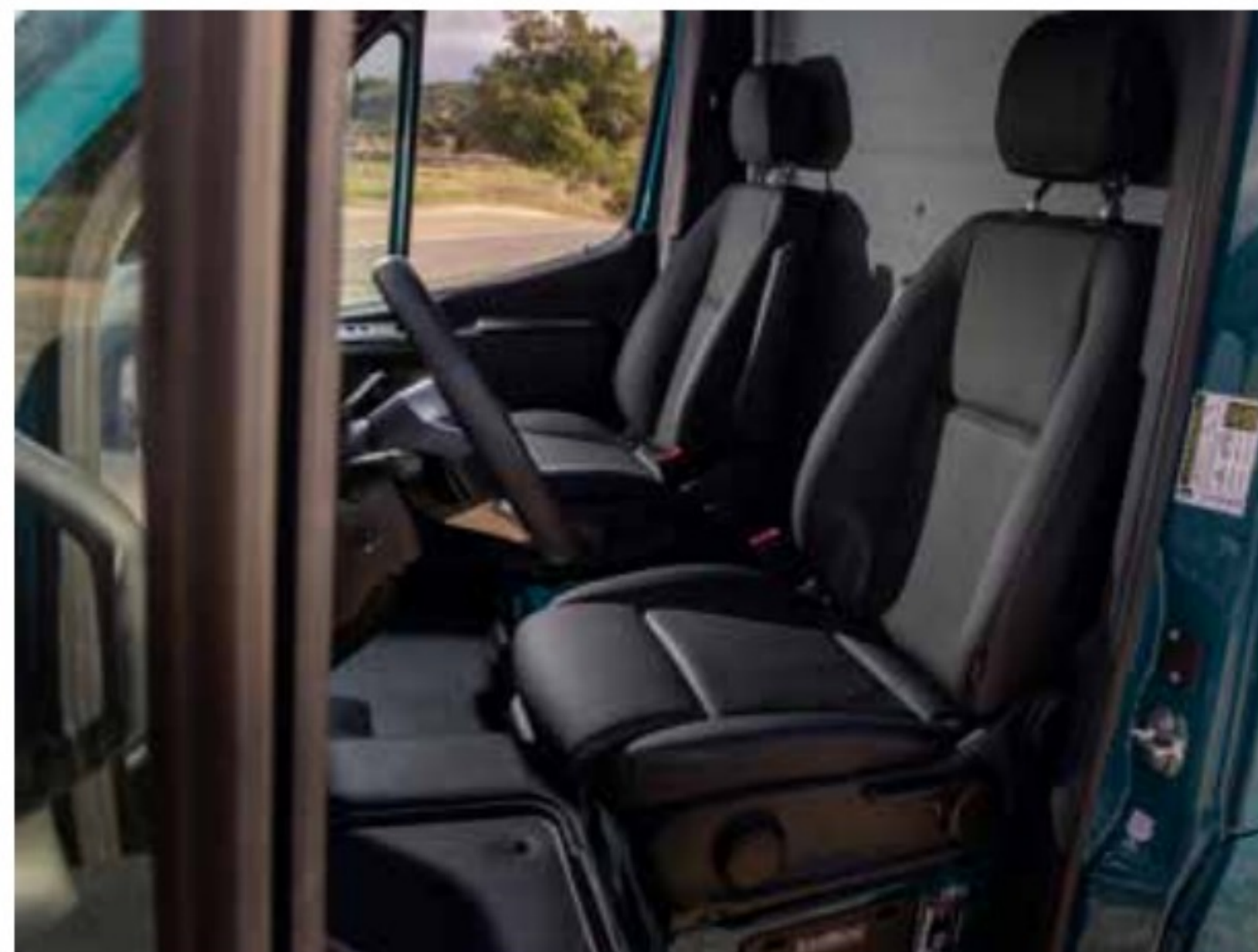


TARIFS À PARTIR DE
41 165 € HT

MERCEDES SPRINTER/E-SPRINTER



Six ans après son lancement, le dernier Mercedes Sprinter en date a évolué en douceur afin d'offrir davantage de sécurité sans perdre ce qui fait sa force : une large gamme et un confort élevé. Véritable vaisseau amiral de la marque d'une part, référence quasi religieuse parmi les artisans, le Sprinter s'acquiert presque les yeux fermés ou continue de faire rêver ! La grosse nouveauté depuis l'an dernier est bien sûr l'arrivée du e-Sprinter 100 % électrique. Mais les versions thermiques ne sont pas oubliées loin de là, puisque de ce côté ça a évolué aussi. Le Sprinter reste disponible en quatre versions de fourgon : un fourgon court (appelé 37) à toit plat affichant un volume utile de 9 m³, ce même fourgon court (37) avec toit surélevé (10,5 m³), un fourgon long (43) avec empattement rallongé et toit surélevé offrant 14 m³ et, enfin, un fourgon long (43) avec porte-à-faux arrière rallongé et toit surélevé permettant de profiter d'un volume utile de 15,5 m³. À cela s'ajoutent aussi des versions châssis simple ou double cabine sur les empattements 37 et 43. Sous le capot, le Sprinter diesel conserve le moteur 2.0 turbo de dernière génération qu'il a adopté il y a un peu plus de trois ans. Ce moteur, dérivé de celui des automobiles et modifié pour répondre aux contraintes des utilitaires, est décliné en quatre niveaux de puissance : 114, 150, 170 et 190 ch. Chez Mercedes, il faut associer le chiffre correspondant au PTAC « 3 » pour les versions 3,2 et 3,5 t, « 4 » pour les versions 4,1 t et « 5 » pour les versions 5 t à la puissance du moteur (.11, .15, .17, .19) pour donner naissance aux appellations des modèles : 311, 415, 519, etc. Tous les Sprinter diesel reçoivent soit une boîte mécanique à six vitesses, soit l'excellente boîte auto à neuf rapports. Ajoutons que tout cela est aussi disponible avec une transmission intégrale.



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel, 114/150/170/190 ch, BVM6/BVA9
- électrique, 100 kWh/136 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 932/7 367x2 345x2 331/2 703 mm
- Longueur utile : 3 375 à 4 810 mm
- largeur utile : 1 787 mm
- Volume utile : de 9 à 15,5 m³
- PTAC : de 3 500 à 5 000 kg

S'il faut une étoile parmi les étoiles du VUL, le Sprinter est tout désigné ! Il reste un des gros succès internationaux du VUL.



- très large gamme
- boîte auto et transmission intégrale dispos
- qualité Mercedes



- performances électriques justes
- performances modèle de base
- trop parfait ?

**Volume utile
jusqu'à
15,3 m³**

**Charge utile
jusqu'à
3 003 kg**

MERCEDES VITO/E-VITO

TARIFS À PARTIR DE
37 365 € HT



Le tout dernier Mercedes Vito se distingue par un design extérieur rafraîchi, avec une calandre imposante et des blocs optiques redessinés. Les phares à LED adaptatifs Multibeam, disponibles en série ou en option selon la ligne d'équipement, ajoutent une touche d'élégance et de modernité. À l'intérieur, la planche de bord accueille désormais des écrans numériques plus grands, offrant une expérience de conduite plus intuitive. Le Vito est proposé dans une gamme diversifiée de modèles pour s'adapter aux exigences variées des clients. D'abord, le Vito Fourgon offre une grande capacité de chargement et une polyvalence exceptionnelle,

idéale pour les professionnels nécessitant un espace pour transporter des marchandises. Le Vito Mixto quant à lui combine les avantages d'un fourgon de marchandises avec ceux d'un véhicule de transport de personnes, offrant ainsi une solution flexible pour les entreprises qui ont besoin des deux. Evidemment, la gamme de moteurs et de transmissions est une des plus complètes de la catégorie, comprenant aussi une version intégrale très performante. Mais côté carrosserie, on a aussi le choix entre trois dimensions : compacte, longue, extra-longue. Plus que jamais, le Vito est une référence.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel, 136/163/190 ch, BVM6/BVA9
- électrique, 85 kWh/116 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 895/5 370x2 066x1 910 mm
- Longueur utile : 2 586 à 3 061 mm
- largeur utile : 1 685 mm
- Volume utile : de 5,5 à 6,6 m³
- PTAC : 2 800 kg

Charge utile
jusqu'à
885 kg

Volume utile
jusqu'à
6,6 m³



- très large gamme
- boîte auto et transmission intégrale dispos
- qualité Mercedes



- pas d'offre essence
- performances e-Vito
- volume et charge utiles moyennes

TARIFS À PARTIR DE
24 650 € HT

NISSAN TOWNSTAR/TOWNSTAR EV



L'air de famille est évident, il s'agit là d'un autre clone – logique – du Renault Kangoo. Comme dans la plupart des cas, le Townstar a droit à son propre museau, mais à l'arrière, il ne se distingue de son donneur Renault que par l'agencement des blocs de feux arrière et, bien sûr, par le logo de la marque. L'intérieur est lui aussi

issu du Kangoo, jusqu'au volant, la seule différence étant là encore le logo Nissan. Comme constaté sur le Kangoo, la tenue de route est de très bon niveau

et le comportement général très sûr. Dans ce contexte de clonage, comment le Nissan pourrait-il bien tirer son épingle du jeu ? Par une offre intéressante avec des tarifs bien ajustés et des équipements de bon niveau. Le Townstar est évidemment disponible en version thermique ou électrique (avec une excellente autonomie pour la catégorie), mais fait l'impasse sur le diesel et sur la boîte auto en thermique. Trois niveaux de finition sont proposés, Acenta, N-Connecta (qui permet l'accès au numérique) et Tekna (qui ajoute la climatisation, le GPS...). Deux longueurs sont aussi au programme, L1 et L2. On ajoutera une garantie 5 ans 160 000 km parmi les atouts. Le Townstar trouve ainsi sa place en proposant des packs d'équipement à des prix différents de ceux du Kangoo, à vous de voir si cela correspond à vos attentes.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. essence 1.3, 130 ch, BVM6
- électrique, 122 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 486/4 910x1 860x1 854 mm
- Longueur utile : jusqu'à 2 230 mm
- largeur utile : 1 570 mm
- Volume utile : de 3,3 à 4,9 m³
- PTAC : 1 960 à 2 230 kg



- Offre rationnelle ?
- Alternative intéressante à Renault
- L'essentiel



- Simple clone du Kangoo
- Pas de diesel
- Pas de BVA sur l'essence



Volume utile
jusqu'à
4,9 m³

Charge utile
jusqu'à
777 kg

NISSAN INTERSTAR/INTERSTAR-E



Fidèle à sa logique, Nissan a intégré l'an dernier, six mois après l'apparition du nouveau Renault Master, son Interstar à sa gamme, réplique du grand fourgon Renault, les deux véhicules étant assemblés dans la même usine de Batilly (Meurthe-et-Moselle). L'Interstar en reprend toute la base technique et esthétique. Extérieurement, seule la face avant diffère. La gamme du Nissan Interstar se compose de fourgons L2H2, L3H2 et L3H3 offrant respectivement des volumes utiles de 10,8, 13 et 14,8 m³. À cela s'ajoutent des versions plancher cabine et châssis cabine (simple ou double) en deux longueurs, benne, plateau ridelles, etc. Si le Primastar n'a pas de version électrique, l'Interstar si ! En 96 ou 105 kWh. La cabine de conduite reprend sans surprise les éléments du Master avec sa planche de bord dont la partie centrale est orientée vers le conducteur, mais les niveaux de finition sont spécifiques à Nissan : Acenta, N-Connecta et Tekna comme sur les autres utilitaires de la marque. Si la dotation de série du modèle de base de l'Interstar est moins riche, il faut garder à l'esprit que le Nissan est garanti 5 ans ou 160 000 km comme tous les utilitaires de la marque, et que les tarifs sont extrêmement compétitifs (surtout comparés au Master) ! Bref, l'Interstar respire la bonne affaire.



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 2 l, 130/150/170 ch, BVM6/BVA9
- électrique 96 kWh/130 ch-105 kWh/140 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 776/6 406x2 222x2 503 mm
- Longueur utile : jusqu'à 3 855 mm
- largeur utile : 1 789 mm
- Volume utile : de 10,8 à 14,8 m³
- PTAC : jusqu'à 4 000 kg



- Nouvelle BVA9
- Tarifs !
- Gamme carrosserie



- Pas d'essence
- Performances électriques
- Offre limitée ?

**Volume utile
jusqu'à
14,8 m³**

**Charge utile
jusqu'à
1 862 kg**



Qui aussi est un clone Renault, celui du Trafic (ils sont produits tous les deux à Sandouville). Polyvalent et fiable, le fourgon de taille moyenne Nissan Primastar (ex NV300, rebaptisé au moment du restyling en 2021) est doté de nombreuses capacités avec ses deux longueurs et trois hauteurs (L1H1, L1H2, L2H2), tandis qu'un plancher-cabine est également proposé. La version cabine approfondie est disponible en 2 longueurs et 1 hauteur et peut accueillir un équipage jusqu'à 6 personnes avec du matériel (jusqu'à 4m³). L'offre de motorisations du Nissan Primastar est variée avec un bloc diesel 2,0L dCi 2 (Euro6d-Full) disponible en 2 puissances, et un bloc essence en 3 puissances, couplé à une boîte de vitesses manuelle ou à une transmission automatique DCT. Le concept NissanConnect est un cockpit intelligent doté d'un design plus raffiné et d'un système multimédia incluant un grand écran tactile de 8 pouces, des services de navigation et d'informations en temps réel, en plus des applications AppleCarPlay et AndroidAuto permettant de se connecter à son smartphone. Une trappe sous le siège passager permet de transporter des objets longs : jusqu'à 2,95 m en L1 et 3,35 m en L2. Le réseau de vente Nissan offre à son client, comme pour tous les utilitaires thermiques Nissan, une garantie véhicule neuf 5 ans ou 160 000 km et une garantie anticorrosion/perforation 12 ans, kilométrage illimité.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. essence 2 l, 130/150/170 ch, BVM6/BVA6
- 4 cyl. diesel 2 l, 150/170 ch, BVM6/BVA6

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 080/5 480x1 956x1 971/2 020/2 486 mm
- Longueur utile : jusqu'à 3 350 mm
- largeur utile : 1 662 mm
- Volume utile : de 5,8 à 8,9 m³
- PTAC : jusqu'à 3 070 kg

Difficile de se démarquer du Trafic pour le Primastar, mais il a ses qualités propres...



- Choix essence/diesel
- Réputation
- Bonnes capacités



- Simple clone du Trafic
- Pas d'électrique
- Offre limitée ?

Volume utile jusqu'à 8,9 m³

Charge utile jusqu'à 1 248 kg



OPEL COMBO CARGO/E-CARGO



L'Opel Combo est construit dans l'usine de Stellantis à Mangualde, Portugal et dans l'usine de Stellantis à Vigo, Espagne en même temps que les nouveaux Peugeot Rifter et Citroën Berlingo, ses cousins/clones. On peut ajouter le Fiat Doblo et le Toyota ProAce City. Difficile de trouver sa place sur le marché avec une telle auto-concurrence ! Comme tous, le Combo Cargo est disponible en deux longueurs et l'offre mécanique se réduit désormais au diesel (Blue HDi) et d'un moteur électrique (dont le poids ramène la CU à 780 kg). Le Combo-e Cargo est équipé d'une batterie de 50 kWh. Sur la nouvelle génération en 2024, celle-ci lui permet une autonomie de 330 km. C'est 55 km de plus que sur l'ancienne génération. L'Opel Combo partage la plateforme EMP2 avec Peugeot et Citroën. Cette 5e génération de Combo se base donc sur un véhicule particulier ce qui explique l'agrément de conduite qu'on trouve à son volant lorsqu'on prend la route. La face avant intègre la nouvelle calandre Vizor. Celle-ci est prolongée par de nouveaux optiques LED. Ces phares intègrent

la technologie Intelli-Lux LED Matrix, une première sur un véhicule utilitaire ! La cabine standard de l'Opel Combo Cargo est modulable. Le siège passager avant peut être rabattu pour former un plancher plat. Il laisse alors apparaître une trappe qui sépare la cabine de l'espace de chargement. Ce volet de chargement Flex cargo peut être ouvert pour y glisser des chargements longs. En fonction des finitions, la planche de bord accueille désormais un écran d'info-divertissement de 10 pouces. Celui-ci intègre avec la navigation GPS 3D connectée. Il est compatible avec Apple CarPlay et Android Auto en connexion sans fil.



- Tarifs face aux Français
- pack rehausse Dangel
- Gamme carrosserie



- Moteurs thermiques fragiles
- Trop d'options
- Informations Opel au compte-gouttes !

Volume utile jusqu'à
4,4 m³

Charge utile jusqu'à
1 000 kg

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 1.5, 100 ch, BVM6/BVA8
- électrique 100 kWh/136 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 403/4 753x2 107x1 796/1 860 mm
- Longueur utile : jusqu'à 3 440 mm
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : de 3,3 à 4,4 m³
- PTAC : jusqu'à 2 400 kg

TARIFS À PARTIR DE
36 500 € HT

OPEL MOVANO/E-MOVANO



Le « Big One » de la gamme Opel est bien sûr le Movano, clones des Jumper, Ducato... Heureusement pour nous, on en sait beaucoup plus sur ce fourgon avec à l'inverse des autres modèles de la gamme utilitaire du Blitz pléthore d'informations ! Heureusement, car le Movano se décline en une multitude de dimensions, carrosseries, motorisations qui permettent au client s'il parvient à bien tout comprendre de réaliser un véhicule à la carte, notamment avec le programme de partenariats carrossiers (JPM, Scattolini). Sans compter la liste de packs optionnels disponibles, les plus connus étant le premium Connect (numérique et confort), et le Chantier. Trois empattements au choix (L2 L3 L4), trois hauteurs (H1 H2 H3). Le nouvel utilitaire Opel Movano s'apparente à un véritable bureau sur roues. Il est étudié pour s'adapter à tous les métiers et toutes les demandes. La face avant du Movano intègre la calandre Vizor caractéristique des nouveaux modèles de la marque au blitz. Les optiques modernisent leur signature lumineuse LED. L'intérieur du nouveau Movano est confortable. Il a été pensé comme un véritable bureau mobile avec tout le confort nécessaire. Le siège central avant est rabattable. Une fois plié, son dossier se transforme en un plan de travail. Selon la finition sélectionnée, les compteurs peuvent être remplacés par un combiné numérique. Celui-ci se

compose d'un écran 7 pouces. Un écran tactile HD de 10 pouces est positionné au centre de la planche de bord. Cet écran intègre la navigation 3D connectée Tom Tom. Il est compatible avec Android Auto et Apple CarPlay via Bluetooth. Avec la mise à jour en 2024, de nouveaux dispositifs renforcent la dotation en systèmes d'assistance. Le Movano 2024 accueille l'aide au maintien dans la voie, l'alerte de somnolence, le régulateur de vitesse adaptatif, les capteurs de stationnement à 360 degrés, l'aide au stationnement et un rétroviseur intérieur numérique. Sous le capot, c'est diesel ou électrique, cette dernière version apparaissant extrêmement performante ! Opel a annoncé pour 2025 une déclinaison à hydrogène de son grand utilitaire.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel, 120/140/180 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 200 kWh/270 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 410/6 360x2 050x2 250/2 760 mm
- Longueur utile : jusqu'à 4 070 mm
- largeur utile : 1 420 mm
- Volume utile : de 10 à 17 m³
- PTAC : jusqu'à 3 100 kg

Volume utile
jusqu'à
6,6 m³

Charge utile
jusqu'à
1 870 kg



- Grosse gamme
- performances électriques
- Finition



- Quid fiabilité du diesel ?
- Manque d'image

OPEL VIVARO/E-VIVARO

TARIFS À PARTIR DE
31 800 € HT



Il est bien entendu dans la droite ligne des Peugeot Jumper et Citroën Jumpy, avec le choix entre thermique et électrique. Aucune surprise. Sans surprise, construction, assemblages et finitions sont de premier ordre. Les ouvrants sont robustes et agréables à manipuler, comme toujours. Opel met en avant la polyvalence de son utilitaire midsize. Fourgon tôlé, modèle passager, châssis cabine : à vous de choisir. Le tout disponible en deux longueurs. Soit 4,98 m ou 5,33 m en XL, pour un volume utile allant jusqu'à 6,6 m³. La nouvelle planche de bord accueille deux écrans de 10 poches chacun. À gauche, le combiné d'instrumentation très complet, au centre la dalle tactile avec connectivité sans-fil. Système multimédia et interface sont réactifs, parfaits pour une utilisation en Apple CarPlay ou Android Auto. Bien suspendu et confortable quoiqu'un peu ferme, l'Opel Vivaro Electric nous « rassure » grâce à ses ADAS bien calibrés. Voilà bien tout ce qu'on peut en dire : la communication Opel (site web clients) est particulièrement nébuleuse, et il est bien difficile d'obtenir la moindre liste de packs, et des caractéristiques claires, rejoignant en cela la façon de faire de tout le groupe Stellantis... Le mieux est sans doute de se rendre chez un concessionnaire pour en savoir plus !

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 1.5, 120/145/180 ch, BVM6/BVA8
- électrique 100 kWh/136 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 983/5 333x2 020x1 895/1 940 mm
- Longueur utile : jusqu'à 4 000 mm
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : de 5,3 à 6,6 m³
- PTAC : jusqu'à 3 100 kg

La gamme Opel a du mal à s'imposer sur le marché face aux autres Stellantis, mais les prix du Vivaro sont attractifs...



- Qualité Opel
- Finition
- Gamme carrosserie



- Quid fiabilité du diesel ?
- Manque d'image
- Informations Opel au compte-gouttes !

Volume utile jusqu'à 6,6 m³

Charge utile jusqu'à 1 400 kg



TARIFS À PARTIR DE
32 900 € HT

PEUGEOT EXPERT/E-EXPERT



En 2024, la nouvelle génération a marqué un pas avec l'intégration de versions électriques, des capacités de chargement optimisées, et un design extérieur renforçant la robustesse du véhicule. L'Expert reste une Valeur sûre du marché VUL, malgré les tensions qui existent actuellement chez Stellantis et les imperfections de sa gamme de motorisations. Evidemment, l'accent est donc actuellement mis sur la version électrique et récente, avec une autonomie allant jusqu'à 350 km. Le e-Expert se distingue par son système de freinage Active Safety Brake, une technologie avancée de régénération de freinage qui améliore l'efficacité énergétique tout en garantissant une sécurité optimale. De plus, le modèle est équipé du système Visiopark, offrant une vue périphérique à 360° pour faciliter les manœuvres en milieu urbain. Grâce à ces avancées, le Peugeot Expert reste un choix de premier ordre pour les professionnels cherchant à allier performance, sécurité, et respect des normes environnementales. Le Peugeot Expert 2024 est disponible en plusieurs longueurs, avec des versions Standard (4,98 m) et Long (5,33 m), répondant aux besoins spécifiques des professionnels. Avec une hauteur maintenue à 1,90 m, le véhicule est parfaitement adapté aux parkings souterrains, tout en offrant un volume utile allant jusqu'à 6,6 m³. Cette capacité permet de transporter jusqu'à trois Europalettes, avec une charge utile pouvant atteindre 1 263 kg.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel BlueHDi, 120/150/180 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 100 kWh/136 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 980/5 330x2 204x1 900 mm
- Longueur utile : jusqu'à 4 000 mm
- largeur utile : 1 628 mm
- Volume utile : de 5,3 à 6,6 m³
- PTAC : jusqu'à 3 300 kg

L'Expert est bien calibré en dimensions et volume et demeure un des VUL les plus prisés du marché français.



- Gamme classique
- capacités et volumes
- hauteur mesurée



- Quid fiabilité diesel ?
- Peugeot mise trop sur l'électrique
- offre tarifaire floue

**Volume utile
jusqu'à
6,6 m³**

**Charge utile
jusqu'à
1 263 kg**



PEUGEOT PARTNER/E-PARTNER



Le Partner a fait peau neuve en 2024 sans finalement beaucoup changer la donne. Ce nouveau Partner est toujours disponible en deux dimensions : XL (4,75 m) offrant jusqu'à 2,16 m de longueur de chargement ; M (4,40 m), d'une longueur de chargement maximale de 1,81 m. Celle-ci se décline selon deux capacités de charge : standard (650 kg) et augmentée (jusqu'à 1 t de charge utile). Quel que soit le modèle, les clients ont le choix entre une configuration à 2 ou 3 places à l'avant. La banquette nécessite de sélectionner le pack Premium Connect (+ 1 900 € HT). Le fourgon XL est également proposé dans une version cabine approfondie avec 5 places à bord et un volume utile de chargement de 4 m³. Côté motorisations, l'offre est aussi inchangée. Elle est constituée d'un bloc essence PureTech de 110 ch, d'un moteur Diesel BlueHDi décliné en deux niveaux de puissance (100 ch et 130 ch), ainsi que de deux motorisations électriques fortes de 136 ch et 156 ch. L'e-Partner reçoit une batterie d'une capacité de 54 kWh brut (50,8 kWh net). Dans sa version la moins puissante, l'utilitaire dispose désormais d'une autonomie d'environ 330 km selon les données du constructeur. C'est environ 50 km de plus qu'auparavant. Et finalement, il n'y a guère que l'identité visuelle de la face avant qui soit réellement nouvelle ! Les nouvelles jantes accueillent, elles aussi, l'emblème actuel sur les centres de roues. Du reste et mis à part le bouclier redessiné, la silhouette reste familière. C'est le deuxième restyling de cette troisième génération. L'aménagement à bord met en avant un i-Cockpit directement inspiré des VP, optimisé pour l'utilitaire. On retrouve ainsi le petit volant à double méplat, avec des

palettes pour la récupération d'énergie. Celui-ci s'accompagne d'un combiné 100% digital de 10 pouces, doublé d'un écran tactile central de 10 pouces lui aussi.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. essence PureTech 1.2, 110 ch, BVM6
- 4 cyl. diesel BlueHDi, 100/130 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 100 kWh/136 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 401/4 751x1 848x1 796/1 860 mm
- Longueur utile : jusqu'à 3440 mm
- largeur utile : 1 229 mm
- Volume utile : de 3,3 à 4,4 m³
- PTAC : jusqu'à 2 400 kg



- Gamme classique
- offre motorisations
- Finition



- Quid fiabilité thermiques ?
- Déjà deux restylings...
- offre tarifaire floue

**Volume utile
jusqu'à
4,4 m³**

**Charge utile
jusqu'à
991 kg**

TARIFS À PARTIR DE
37 700 € HT

PEUGEOT BOXER/E-BOXER



S Stellantis a achevé la refonte 2024 de ses utilitaires Peugeot avec le nouveau Boxer. Il se décline dans une multitude de configurations et dispose d'un large choix de motorisation dont une 100% électrique efficiente. Fluidité et silence caractérisent aussi la nouvelle boîte automatique AT8. Enfin, son design extérieur est modernisé et on retrouve une importante gamme d'équipements. La configuration fourgon tôle est disponible en deux longueurs (L2 et L4) pour des volumes utiles de 13 à 17 m³. Le châssis simple cabine est idéal pour les conversions et les aménagements spécifiques tels que les ateliers mobiles ou les food-trucks. Le châssis double cabine permet de transporter des passagers en plus du chargement, pour une polyvalence accrue. Trois motorisations diesel performantes et efficaces au choix sont disponibles : un moteur 2.2 BlueHDi 120 ch avec une boîte manuelle à 6 rapports, un 2.2 BlueHDi 140 ch pour une performance économique et fiable au quotidien ainsi qu'un 2.2 BlueHDi 180 ch, idéal pour les usages les plus exigeants. Cette dernière motorisation bénéficie d'une puissance accrue et d'une capacité de remorquage optimale. Enfin, le nouveau Peugeot e-Boxer embarque une motorisation 100 % électrique de 200 kW / 270 ch et 400 Nm de couple, son autonomie atteint 420 km (WLTP). Le nouveau Boxer ne se distingue pas uniquement par ses innovations techniques et son confort de conduite exceptionnel. Son design extérieur a également fait l'objet d'une profonde modernisation, lui conférant une allure plus robuste et plus valorisante. À bord, le nouveau Boxer se dote d'une large gamme d'équipements et de sécurité de pointe. Un frein de stationnement électrique et un système de « keyless » (accès et démarrage sans clé) offrent plus de confort.



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel BlueHDi, 120/140/180 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 200 kWh/270 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 413/5 998/6 363x1 810x2 254/2 524/2 764 mm
- Longueur utile : n.c.
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : de 10 à 17 m³
- PTAC : jusqu'à 3 500 kg



- Gamme classique
- capacités et volumes
- performances électriques



- Quid fiabilité diesel ?
- Infos officielles floues
- Offre tarifaire floue

**Volume utile
jusqu'à
17 m³**

**Charge utile
jusqu'à
1 500 kg**



RENAULT KANGOO VAN/KANGOO VAN E-TECH



Il n'est pas le premier des ventes mais reste malgré tout l'un des utilitaires préférés des artisans : le parc VUL serait un peu « amputé » sans le Kangoo... Totalement revisité il y a déjà quelques années, avec cette fameuse innovation « Sésame ouvre toi » qui permet de dégager tout le latéral droit (sans montant) pour le chargement, recevant une finition plus qualitative que jamais et des équipements dernier cri, le Kangoo aurait dû demeurer un best-seller. Il reste parmi les meilleures ventes tout de même. D'autant qu'il reste disponible en deux longueurs et bénéficie des motorisations qui font plaisir à tout le monde : du diesel et de l'électrique. Attention, la version L2 n'est disponible qu'en diesel 115 ch. Quant à l'électrique, Renault promet de retrouver 170 km en 27 minutes de recharge. Enfin, entre les multiples options et les différentes possibilités d'aménagement en carrosserie des partenaires réputés, on ne peut vraiment rien reprocher au « petit » Renault.



- gamme complète
- Sésame ouvre toi
- valeur sûre



- TCe
- presque trop de choix
- Une version small size ?

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. essence TCe, 100/130 ch, BVM6/BVA7
- 4 cyl. diesel 1.5, 95/115 ch, BVM6/BVA7
- électrique, 56-90 kWh/75-120 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 486/4 910x2 159x1 864 mm
- Longueur utile : de 1 806 à 3 524 mm
- largeur utile : 1 248 mm
- Volume utile : 3,3 m³
- PTAC : 2 540 kg

Avec le Kangoo, ça devient presque sentimental : il fait définitivement partie du paysage du VUL français.

Volume utile
jusqu'à
4,9 m³

Charge utile
jusqu'à
1 000 kg

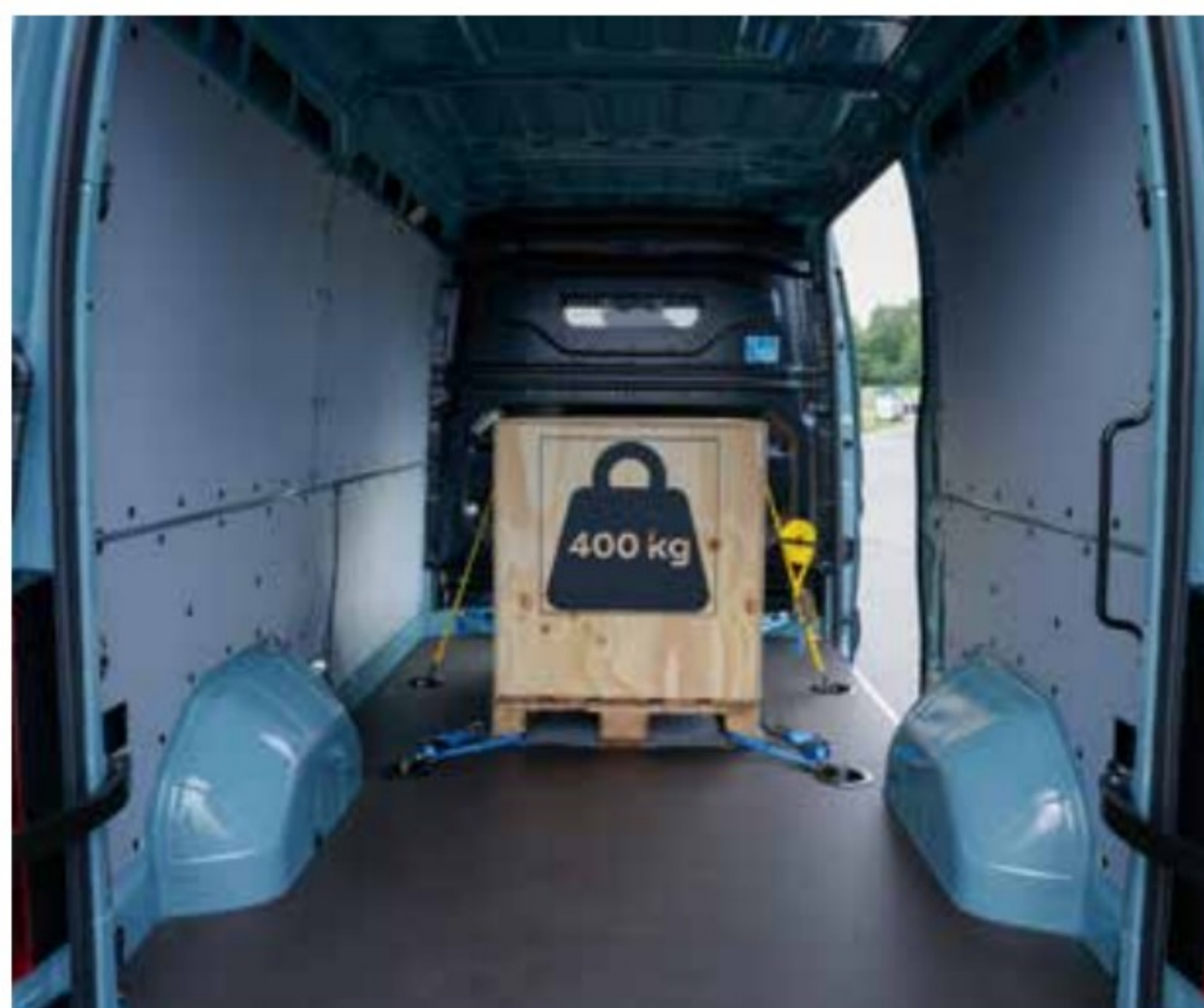


TARIFS À PARTIR DE
41 400 € HT

RENAULT MASTER/MASTER E-TECH



Avec son nouveau Master, Renault a frappé fort : outre le style résolument moderniste, on se retrouve encore avec une finition en net progrès, et une gamme toujours aussi large incluant une offre électrique renouvelée et disponible en deux puissances (sans grand écart cependant). Impossible de ne pas trouver la dimension idéale – sauf si vous voulez plus petit... : L1H1, L1H2, L2H2, L2H3, L3H2, L3H3, en mode traction avant, L3H2, L3H3, L4H2 et L4H3 en mode propulsion. Ça c'est pour les fourgons simple cabine, mais l'on trouve aussi la cabine approfondie ou encore le transport dit « Grand Volume » (châssis cabine avec cellule Renault dessus) en L3 traction, et L3/L4 propulsion. Ajoutons l'offre benne et ridelles, et la possibilité d'aménagements à la carte et vous aurez compris que le Master porte bien son nom. Rien à redire non plus concernant la vie à bord, avec une richesse incroyable d'équipements pour peu qu'on pioche dans la très (trop) généreuse liste d'options...



MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 2.0, 105/130/150/170 ch, BVM6/BVA9
- électrique, 96-105 kWh/130-140 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 685/6 315x2 080x2 500/2 780 mm
- Longueur utile : de 2 583 à 4 580 mm
- largeur utile : 1 765 mm
- Volume utile : de 8 à 21,7 m³
- PTAC : jusqu'à 4 500 kg

Tout nouveau, tout beau, le Master tient bien son nom !



- très large gamme
- Valeur sûre
- capacités



- presque trop de choix
- autonomie électrique
- trop d'options ?

Volume utile
jusqu'à
17 m³

Charge utile
jusqu'à
2 151 kg



RENAULT TRAFIC VAN/TRAFIC VAN E-TECH



Ah, le Trafic ! Lui aussi est une des grandes valeurs sûres du VUL. Il va bientôt faire peau neuve, pour la version électrique : la future génération du Renault Trafic attendue en 2026 ne va pas pousser l'actuelle vers la sortie. Uniquement proposé en 100 % électrique et rival du nouveau Mercedes Vito programmé l'an prochain, ce prochain opus co-existera avec le Trafic actuel qui, lui, ne sera plus vendu qu'en diesel. Mais c'est en carrosseries qu'il fait le plus d'efforts, avec deux longueurs, deux hauteurs (L1H1, L2H1, L2H2), et des configurations possibles allant de la simple cabine à la cabine approfondie (6 personnes) en passant par le châssis-plancher et une ribambelle d'aménagements possibles (intérieur, benne...) grâce aux partenariats conclus entre carrossiers/aménageurs et Renault. On ne voit vraiment pas ce qu'on pourrait reprocher au Trafic, sinon d'avoir des équipements en option comme l'écran central, ou encore une autonomie moyenne de moins de 300 km maxi en électrique... Le Trafic s'impose en partenaire quasi idéal avec ses zones de rangement dans l'habitacle (88 litres en tout), et son offre est véritablement sur-mesure si on s'en donne les moyens. C'est un détail, mais le nuancier change aussi des 50 nuances de gris habituelles, avec un bleu Cumulus et un rouge Carmin au programme : ça jette !

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 2.0, 110/130/150 ch, BVM6/BVA6
- électrique, 90 kWh/120 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 080/5 480x2 293x1 967/2 495 mm
- Longueur utile : de 2 537 à 4 150 mm
- largeur utile : 1 268 mm
- Volume utile : de 3,3 à 8,9 m³
- PTAC : jusqu'à 3 000 kg

On attend pour bientôt l'arrivée du nouveau Trafic qui ne sera qu'électrique, a priori. Il faut donc profiter de celui-là !



- très large gamme
- Valeur sûre
- performances électriques



- une offre essence ?
- presque trop de choix
- autonomie électrique

**Volume utile
jusqu'à
8,9 m³**

**Charge utile
jusqu'à
1 251 kg**



TARIFS À PARTIR DE
38 300 € HT

TOYOTA HILUX



Un design renouvelé et des motorisations écologiques (électrique et hybride rechargeable, mais pour une offre de particuliers et non professionnels) caractérisent le nouveau Toyota Hilux, pick-up roi de sa catégorie. Pour les professionnels, la simple cabine avec prolongement XTRA est évidemment disponible, tandis que la seule motorisation 2,4 l D-4D reste l'offre possible. Rien à redire, c'est de toute façon ce que préfèrent les artisans qui ont besoin de ce type d'engin. Pour autant, si vous ne souhaitez pas récupérer la TVA, la double cabine et une diesel 2,8 l de 204 ch sont aussi au programme ! Le Hilux est l'aboutissement de plusieurs générations légendaires. Depuis son lancement en 1968, ce pick-up a parcouru le monde, traversé le désert africain, conquis les volcans et exploré l'Amazonie jusqu'au pôle Nord. Un modèle professionnel et ludique à la fois. La suspension offre tout le confort que vous attendez d'un SUV haut de gamme, combiné à la puissance d'un solide outil de travail. Le châssis et la structure de carrosserie du Hilux ont été repensés pour conférer une plus grande robustesse, tout en offrant un soubassement plus solide et plus large, pour une meilleure protection. Le châssis, la suspension et les rapports de vitesse contribuent également à améliorer la tenue de route et le confort de conduite.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 2,4, 150 ch, BVM

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 330x1 800x1 790 mm
- Longueur utile : n.c.
- largeur utile : n.c.
- Volume utile : n.c.
- PTAC : n.c.

Le Toyota Hilux est LE pick-up indestructible par excellence.



- Valeur sûre
- capacités TT
- Fiabilité Toyota



- Choix limité
- peu d'informations chez Toyota
- malus écologique ?

**Volume utile
jusqu'à
n.c.**

**Charge utile
jusqu'à
1 000 kg**

TOYOTA PRO ACE CITY

TARIFS À PARTIR DE
23 150 € HT



On profite du Pro Ace City pour saluer un point commun à toute la gamme utilitaire Toyota : le constructeur japonais est devenu très offensif sur le plan commercial avec une politique de services entièrement dédiés aux professionnels (points de vente, d'entretien, offres diverses...) et des tarifs tenus exceptionnellement bas par rapport à la qualité des machines. Impossible de le nier : Toyota Pro est devenu très concurrentiel et impose la réflexion dans votre choix d'achat... Concernant le City, vous pouvez choisir entre fourgon et cabine approfondie (empattements court ou long) et opter aussi pour le système Moduwork qui prolonge la longueur utile de la cellule (uniquement en fourgon). Le cockpit du City est doté d'un nouveau combiné d'instrumentation numérique clair et complet de 10 pouces (en option). Le nouvel écran central tactile multimédia de 10 pouces (en option) permet un accès instantané aux médias, à la navigation et aux appels mains libres.



- Services Toyota Pro
- Tarif de base
- Image de marque



- performances électriques
- plutôt urbain
- blocs thermiques Stellantis

**Volume utile
jusqu'à
4,4 m³**

**Charge utile
jusqu'à
1 000 kg**

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. essence 1.2, 110 ch, BVM/BVA
- 4 cyl. diesel 1.5, 100/130 ch, BVM/BVA
- électrique, 50 kWh, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- X Lxlxh : 4 401/4 753x1 848x1 880 mm
- Longueur utile : de 1 817 à 2 167 mm
- largeur utile : 1 630 mm
- Volume utile : de 3,8 à 4,4 m³
- PTAC : jusqu'à 2 450 kg

Le City est bien conçu : compact dehors, grand dedans, à un prix bien étudié, il n'a que de bons arguments.





Best-seller de la gamme Toyota Professional, le fourgon Pro Ace a été profondément remaniée sur son style avant. Il bénéficie d'une connectivité de pointe pilotée par un grand écran central tactile de 10 pouces et de systèmes d'assistance à la conduite inédits. Quatre motorisations optimisées sont proposées : 100 % électrique avec une autonomie améliorée (350 km) et Diesel de 120 ch, 140 ch ou 180 ch. Il est isponible en deux longueurs, Medium et Long, ainsi qu'en configurations cabine approfondie 5 places et plancher-cabine. La hauteur limitée à 1,90 m permet d'accéder facilement à tous les parkings urbains, tandis que les manoeuvres sont simplifiées par un rayon de braquage de seulement 12,40 m entre trottoirs (modèles de 4,90 m de long). Le volume transporté peut ainsi atteindre 6,60 m³, avec la meilleure charge utile de la catégorie à 1 400 kg avec les motorisations thermiques (1 000 kg en électrique), et une capacité de remorquage maximale de 2 500 kg (1 000 kg en électrique). Le fourgon bénéficie bien sûr du système optionnel Moduwrok très utile (transformation de l'habitacle en bureau et longueur de chargement supérieure).

Le Pro Ace est l'épicentre de la gamme utilitaire de Toyota.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 1.5, 120 ch, BVM6
- 4 cyl. diesel 2.0, 140/180 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 100 kWh/136 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 981/5 331x1 924x1 910 mm
- Longueur utile : de 1 352 à 4 026 mm
- largeur utile : 1 636 mm
- Volume utile : de 3,2 à 6,6 m³
- PTAC : jusqu'à 3 100 kg



- Services Toyota Pro
- Gamme assez complète
- charge utile



- tarif dans la norme
- pas d'essence
- performances électrique moyennes

Volume utile
jusqu'à
6,6 m³

Charge utile
jusqu'à
1 400 kg



TOYOTA PRO ACE MAX

TARIFS À PARTIR DE
37 500 € HT



Il ne manquait plus que lui à la gamme : le grand fourgon Max a rejoint l'an dernier les rangs des utilitaires Toyota. Tant mieux, car il apporte un coup de jeune au secteur, et une alternative de plus aux valeurs sûres... Pas de révolution cependant : Toyota mise avant tout sur les tarifs et les capacités de son « gros » Max. Là où un Master va venir doucement s'élever vers un statut Premium, par exemple, le Max reste basique tout en offrant malgré tous les derniers équipements nécessaires en termes de connectivité. Evidemment, dessous, c'est du Stellantis. Le Max est disponible dans une large gamme, avec pas moins de six configurations différentes de fourgon sur deux empattements (3 450 et 4 500 mm), trois longueurs et trois hauteurs ! Dans son plus grand volume, le Max digère cinq europalettes. On pourra aussi trouver des bennes basculantes, ridelles, châssis-cabine... Bref, c'est vraiment le chaînon manquant qui est arrivé et à un tarif assez concurrentiel.



- Performances électriques
- Produit en Europe
- charge utile électrique



- base Stellantis...
- pas d'essence ou hybride ?
- Finition correcte sans plus

**Volume utile
jusqu'à
17 m³**

**Charge utile
jusqu'à
1 500 kg**

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 2.0, 120/180 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 200 kWh/270 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 413/5 998/6 363x1 924x2 254/2 524/2 764 mm
- Longueur utile : de 3 120 à 4 070 mm
- largeur utile : 1 870 mm
- Volume utile : de 10 à 17 m³
- PTAC : jusqu'à 3 500 kg



TARIFS À PARTIR DE
25 550 € HT

VOLKSWAGEN CADDY CARGO



Un peu oublié le VW Caddy, dans un secteur éminemment concurrentiel (Kangoo, Partner...) : et par les artisans, et par le constructeur même, qui n'a pas prévu – la tendance lui donne cependant raison... – de motorisation électrique au catalogue, alors que tout le reste de la planète s'y est mis sur ce créneau. De même, on ne nous parle pas de siège avant passager escamotable pour allonger la longueur utile, et les volumes et charges utiles ne sont pas mirobolantes. Mais nous avons ici à cœur cependant de défendre ce petit utilitaire de qualité (c'est allemand), plutôt bien fini, qui a joué sur une autre originalité, la polyvalence : ainsi trouve-t-on trois finitions, la Business (fourgonnette classique), la Maxi Business (empattement long) et surtout la Maxi Flexible Business, qui joue un peu le rôle de cabine approfondie, avec une vocation plus familiale que collègues de travail. L'idée est de permettre à des artisans n'ayant guère besoin d'un gros volume dans la cellule arrière de n'avoir qu'un véhicule, pour le travail en semaine, pour les trajets familiaux par ailleurs. Certes, le différentiel de prix rend cette finition particulièrement onéreuse (32 970 € HT), mais le concept est astucieux si l'on compare avec l'achat de deux véhicules distincts. La flexible n'est en revanche disponible qu'en diesel, alors qu'une offre essence existe pour le Cargo lambda.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. essence 1,5,116 ch, BVA7
- 4 cyl. diesel 2,0, 75/102/122 ch, BVM6/BVA7

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 500/4 853x2 100x1 860 mm
- Longueur utile : de 1 797 à 2 150 mm
- largeur utile : 1 614 mm
- Volume utile : de 3,1 à 3,7 m³
- PTAC : jusqu'à 2 350 kg

Le Caddy Cargo ne connaît pas un grand succès commercial chez nous, alors qu'il reste bourré de qualités.



- Offre Flexible
- panel de diesels
- qualité VW



- pas d'électrique
- tarifs élevés
- Capacités charge

**Volume utile
jusqu'à
3,7 m³**

**Charge utile
jusqu'à
677 kg**

TARIFS À PARTIR DE
38 670 € HT

VOLKSWAGEN⁸ TRANSPORTER/E-TRANSPORTER



Le nouveau Volkswagen Transporter est désormais un proche cousin du Transit Custom, à la suite du partenariat signé avec Ford. La nécessité de laisser de la place aux ID. Buzz et Multivan dans l'usine historique de Hanovre a poussé la marque à signer un partenariat avec Ford pour fabriquer sa nouvelle génération de Transporter dans l'usine turque de l'américain. Stylistiquement, on reconnaît cependant la signature VW pour l'avant mais le reste du fourgon ne peut cacher le partage avec l'Ovale Bleu, et la gamme est donc proche du Transit Custom, avec pour le moment des modèles L1H1 et L2H1. Les versions surélevées n'arriveront qu'en 2026, en même temps que la version châssis-cabine double réservée au Transporter. Côté technique, il reprend les composants du Transit Custom. Exit donc la mécanique Volkswagen, au profit des suspensions, trains roulants, moteurs et transmissions Ford. Le nouveau Transporter diesel est décliné en trois niveaux de puissance (110, 150 ou 170 ch) sur la base du 2.0 Ford avec une boîte automatique à huit rapports pour les versions les plus puissantes. Le e-Transporter est également proposé, avec deux niveaux de puissance, ce qui en fait un des plus performants de la catégorie.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 2.0, 110/150/170 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 100-210 kWh/136-286 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 184/5 584x2 275x2 005 mm
- Longueur utile : de 2 602 à 3 002 mm
- largeur utile : 1 392 mm
- Volume utile : de 5,8 à 6,8 m³
- PTAC : jusqu'à 3 225 kg

Et voilà le T7 ! Le nouveau Transporter poursuit la lignée sans rien bouleverser.



- Dans la continuité
- trois niveaux de diesel
- Plus pratique que le Buzz



- trop Ford ?
- tarifs élevés
- Construction non UE

Volume utile
jusqu'à
6,8 m³

Charge utile
jusqu'à
1 268 kg



TARIFS À PARTIR DE
44 950 € HT

VOLKSWAGEN CRAFTER/E-CRAFTER



Frère quasi jumeau du MAN GTE, le Volkswagen Crafter de deuxième génération est en place depuis bientôt dix ans ! La version électrique e-Crafter a joué les précurseurs en débarquant sur le marché dès 2018. Sans surprise, on retrouve peu ou prou les dimensions et l'offre mécaniques du TGE. Quatre puissances de diesel, trois modes de transmission (traction, propulsion, intégrale 4Motion) et deux boîtes de vitesses. Bref, du choix, adapté à chaque usage d'un gros porteur. Sans compter le châssis-cabine évidemment déployé aussi au catalogue. Mis aux normes d'aides à la conduite récemment comme tous les utilitaires neufs du marché, le Crafter reçoit toutes les assistances possibles ce qui en fait un compagnon de route évidemment très sûr. Il est aussi le seul dans sa catégorie à recevoir une pré-installation d'étagères d'origine. A noter bien sûr l'existence de la version Pro Cab, c'est-à-dire, vous l'aurez compris, la cabine approfondie, qui permet 7 places assises. Evidemment, un panel d'options permet des tas d'aménagements directement à la commande chez VW, jusqu'à la benne, le plateau ridelles, ou la caisse Grand Volume d'origine Labbé (hayon Dhollandia). Un détail, mais ça fait plaisir, le nuancier prévoit du rouge, du orange, du vert, du bleu... Ça change du gris/blanc/noir et permet de se distinguer dans la rue ! A bord, on saluera une bonne disposition au multimedia également. Bref, un outil honnête et efficace.

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- 4 cyl. diesel 2.0, 140/163/177 ch, BVM6/BVA8
- électrique, 100 kWh/136 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 5 986/6 836/7 391x2 427x2 390/2 798 mm
- Longueur utile : de 3 201 à 4 855 mm
- largeur utile : jusqu'à 1 380 mm
- Volume utile : de 9,3 à 18,4 m³
- PTAC : jusqu'à 3 500 kg

Le grand Crafter est un doublon du MAN GTE.



- Grosses capacités
- Grand choix techniques
- Qualité VW/MAN



- performances e-Crafter
- tarifs élevés
- Gabarit conséquent

Volume utile
jusqu'à
18,4 m³

Charge utile
jusqu'à
2 334 kg

VOLKSWAGEN I.D. BUZZ CARGO

TARIFS À PARTIR DE
45 770 € HT



Beau comme un camion, certes, nostalgie à mort, certes, mais l'ID. Buzz Cargo ne fait pas grande recette chez les artisans qui n'ont guère besoin d'un tel « gadget » esthétique (sinon pour des entreprises qui ont une image de marque de ce type à défendre...). Le Buzz Cargo est un peu un « four » commercial, mais VW persiste avec une nouvelle version cette année, le Pure. Ce modèle se distingue par sa simplicité (finition revue à la baisse pour réduire le prix) et son efficacité : une batterie de 59 kWh, un moteur de 170 ch, et une autonomie de 342 km (au lieu de 448 km pour la finition Pro, qui correspond au Buzz d'avant). Avec un tarif de départ fixé à 47 150 € hors taxes, il devient enfin compétitif sur l'échiquier pour les professionnels cherchant à s'électrifier. VW élargit également l'offre des utilitaires avec la version Cargo Pro 4Motion. Équipée d'une transmission intégrale et d'une capacité de remorquage accrue (1 800 kg contre 1 200 kg pour les autres modèles), ce Buzz essaiera de convaincre les artisans ayant besoin d'évoluer sur terrain accidenté. Le Volkswagen ID. Buzz, dans ses deux nouvelles versions, bénéficie d'un avantage non négligeable : son éligibilité au bonus écologique. Grâce à sa conception écoresponsable et à une fabrication conforme aux nouvelles exigences, l'ID. Buzz répond aux critères pour bénéficier de cette aide financière. Pour les consommateurs, cela représente une réduction allant jusqu'à 4 000 € sur le prix d'achat. L'ultime argument ?

Beau et mignon comme tout, mais cher et unique-ment électrique. Le Buzz a fini de faire le buzz...

MOTORISATIONS/TRANSMISSIONS

- électrique, 125 kWh/170 ch, 210 kWh/286 ch, BVA

DIMENSIONS/CAPACITÉS

- Lxlxh : 4 712x2 212x1 932/1 953 mm
- Longueur utile : de 2 208 à 2 232 mm
- largeur utile : jusqu'à 1 311 mm
- Volume utile : 3,9 m³
- PTAC : 3 000 kg



- Look
- Choix techniques
- tarif Pure



- capacités limitées
- trop « gadget » ?
- Moins pratique qu'un Transporter

Volume utile
jusqu'à
3,9 m³

Charge utile
jusqu'à
740 kg



SMARTBAR & SMARTBAR VINYLE

Plus de sécurité lors de transports de marchandises !

La **SMARTBAR** et sa déclinaison, la **SMARTBAR VINYLE** sont des barres destinées à bloquer la marchandise transportée dans les VUL et petits porteurs à fixer dans les rails universels, aéro et à échelle.

NOUVEAUTÉ : SMARTBAR VINYLE



SMARTBAR STANDARD



Revêtement en vinyle noir conçu pour **protéger les produits sensibles**, réduire les rayures sur les surfaces fragiles comme le verre et **limiter les vibrations** lors du transport.

Confort d'utilisation : légère (3kg), en aluminium, facile à manipuler

Mise en place sans effort : poignée à hauteur de bras, limite les TMS (troubles musculosquelettiques)

Écologique : aluminium recyclable, offre de remise en état sur demande*

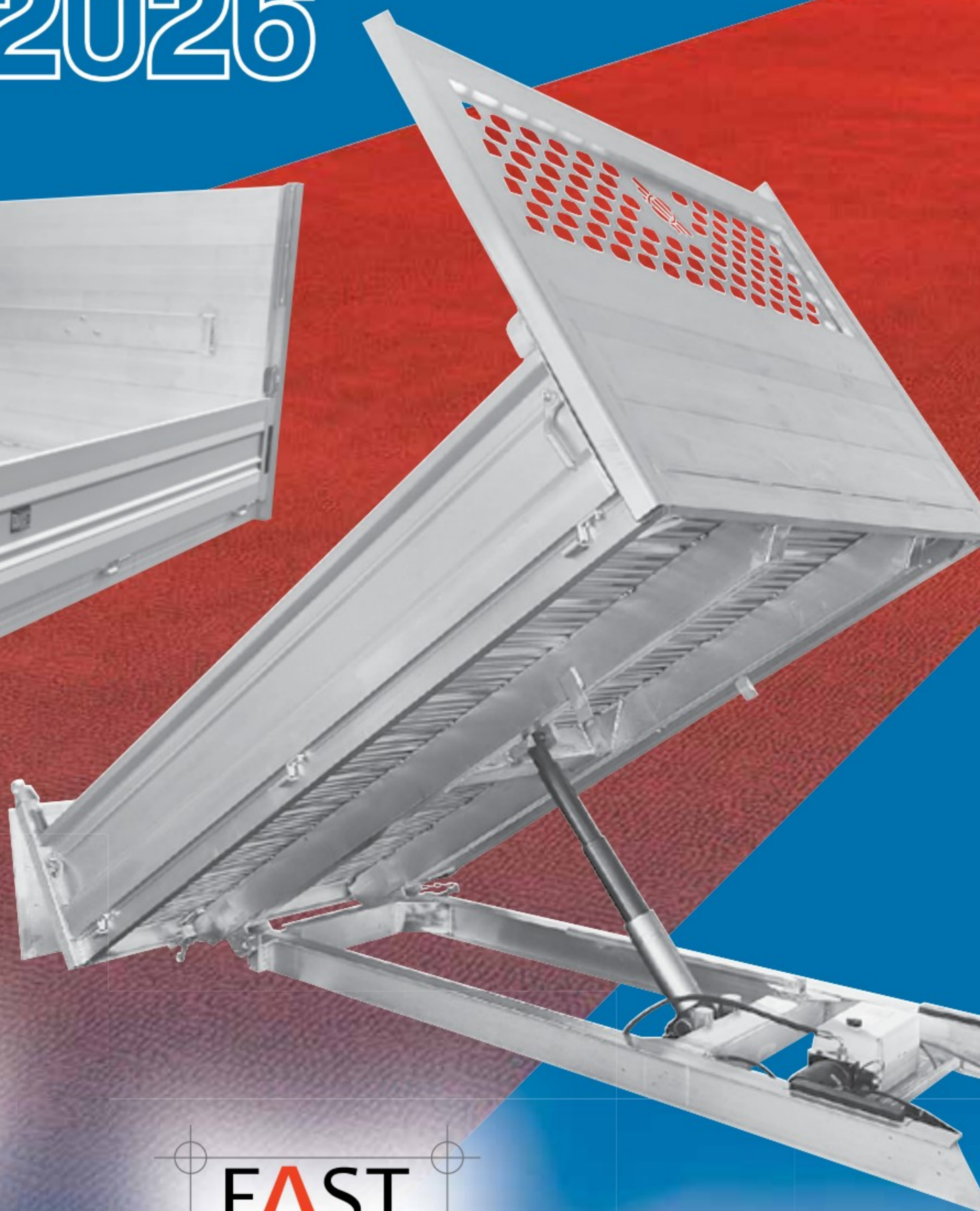
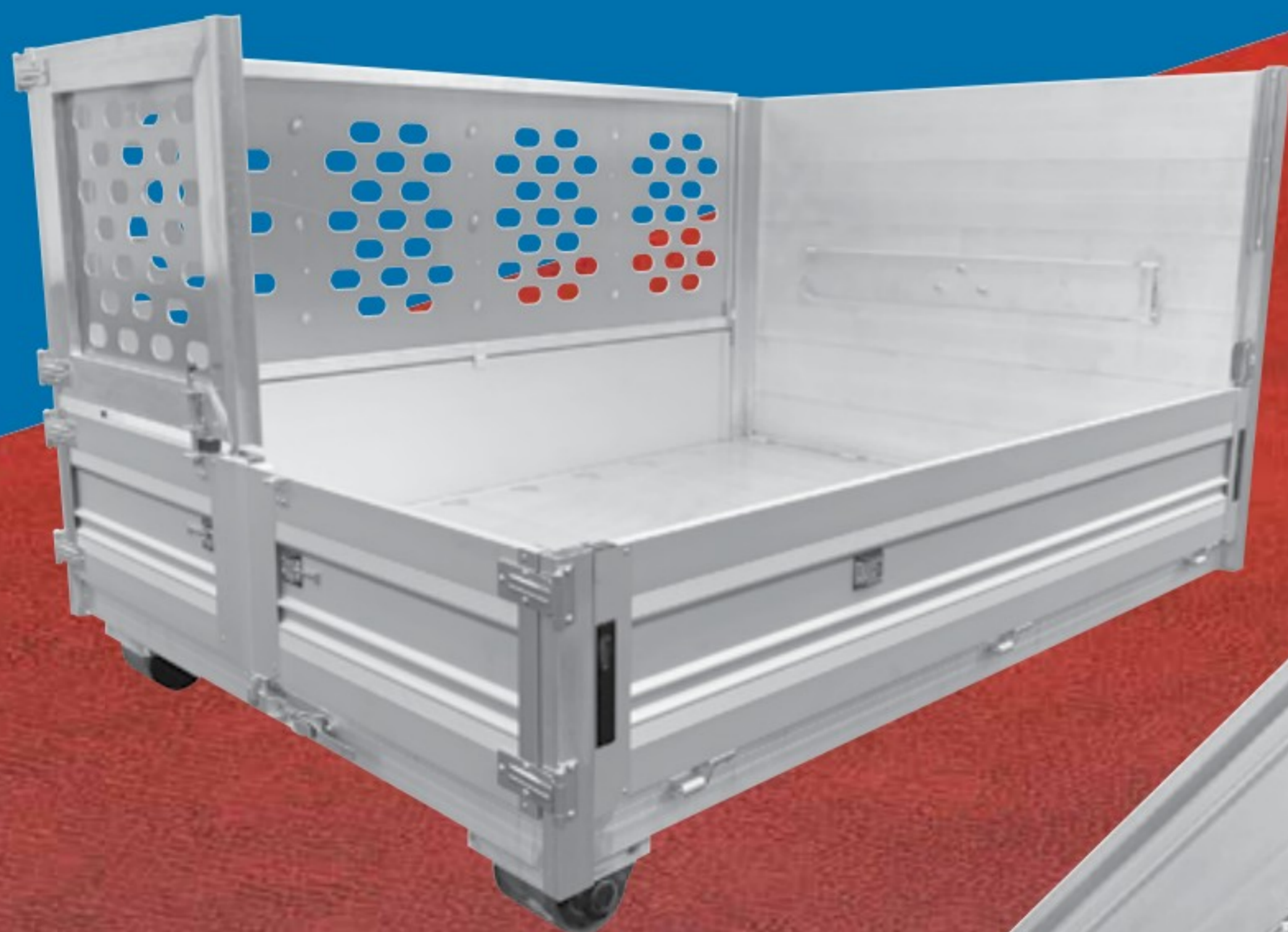
Stabilité : blocage mécanique sans frottement qui réduit les bruits lors du transport

Réduction des nuisances sonores : revêtement vinyle permettant de réduire les vibrations lors du transport

Capacité de blocage : 350 daN (uniformément répartie)

* hors vinyle

L'équipe Mérour souhaite à tous les carrossiers-constructeurs une excellente année 2026



MEROUR

LES ACCESSOIRES
DE CARROSSERIE INDUSTRIELLE

LA GRIFFE DE QUALITÉ



Fédération Française de Carrosserie
Industries et Services

☎ 05 49 05 07 07

Email : merour@merour.eu Site : www.merour.eu
Z.I. ■ 3, RUE JOSEPH LIBNER ■ 79400 SAINT-MAIXENT-L'ÉCOLE

