Numéro 127 - Octobre 2026

OFFROAD 4x4 MAGAZINE

Du tout-chemin au proto extrême

WWW.OFFROADMAG.FR











Téléchargement gratuit sur www.offroadmag.fr


Du 1er au 30 novembre 2026
BUSH IN BLACK
friday
JUSQU'À
60%
DE RÉDUCTION IMMÉDIATE!*
*de 15% à 60% de réduction sur une sélection de produits. Voir la remise appliquée sur les produits porteurs de l'offre. Offre réservée aux particuliers, dans la limite des stocks disponibles.
Dream Team Car

OFFROAD 4x4 MAGAZINE
WWW.OFFROADMAG.FR

SOMMAIRE

Numéro 127
Octobre 2026















Sommaire 3

Les News 4x4 4

Actualité
La Jeep Wrangler Switchback 2027 6

Essai
Le BAW 212 TO1 8

Préparation Rallye-raid
Le Toyota Hilux DKR GR FCEV 2027 20

Préparation Professionnelle
Le Toyota LC Prado 250 d'ARB 4x4 Europe 24

Salon
Le Mondial de l'Automobile de Paris 2026 38

Agenda 4x4 46

Sport
Le Montalieu Truck Trial 2026 48

Compétition
Le rallye Dunes & Marais 2026 56
Le Rallye OLA Energy du Maroc 2026 60



Offroad 4x4 Magazine
est édité par

Webpresse Sarl
Sarl au capital de 4 000 euros
RCS : Dax 813 518 230
Code NAF : 5814Z
N°intracommunautaire :
FR 73813518230

Adresse de correspondance
2 rue des corsiers
40530 Labenne

Téléphone
06 13 03 98 04

Directeur de la rédaction :
Matthieu Dadillon
redaction@offroadmag.fr

Secrétaire de rédaction :
Dany Galigazon

Ont collaboré à ce numéro :
Dominique Marreau
Marcel Thébault
Eric Paigneau
Mark McRight
Lionel Montmain
DPPI
Red Bull

Service publicité :
Dany Galigazon
Pub@offroadmag.fr

© Webpresse Sarl / Offroad 4x4 Magazine tous droits de reproduction réservés.

- Tous les documents publiés dans ce numéro sont la propriété exclusive de Webpresse Sarl qui se réservent les droits de reproduction pour tous les pays. Toute reproduction de tout ou partie des textes, illustrations ou photographies, par quelconque procédé que ce soit, pour une utilisation papier, internet ou autre, est strictement interdicte sans accord écrit préalable de l'agence Mate Photo. (Article L.122-4 du Code de la propriété intellectuelle)
- La rédaction n'est pas responsable des textes, illustrations et photos publiés qui n'engagent que la responsabilité des auteurs.
- Les manuscrits envoyés et non-publiés ne sont pas renvoyés, ni rendus. Leur envoi à la rédaction implique l'accord de l'auteur pour leur libre publication. La rédaction décline toute responsabilité concernant les documents qui lui sont adressés en cas de perte ou de détérioration.
- Les marques, prix et adresses figurant dans les pages rédactionnelles sont données à titre informatif, sans but publicitaire. Les prix annoncés ne le sont qu'à titre indicatif et peuvent être soumis à variations.
- Les conseils de mécanique, entretien, réparation, restauration et préparation ne sont donnés qu'à titre indicatif et ne sauraient, en aucun cas, engager la responsabilité de l'éditeur.
- Toute modification apportée à un véhicule qui n'entre pas dans les normes définies par le constructeur doit fait l'objet d'une homologation pour circuler sur la voie publique. Sinon, cela entraîne une non-conformité du véhicule au type mines et au code de la route. Ce qui peut faire l'objet d'une contre- visite lors du contrôle technique, rendre caduque l'assurance du véhicule en cas de sinistre ou entrainer une immobilisation du véhicule en cas de contrôle routiers.
- Tous les essais et photos sont réalisés sur terrains privés ou chemins ouverts à la circulation et dans le respect des lois.

LES NOUVEAUX RÉFRIGÉRATEURS ARB ZERO SONT CHEZ PROMYGES FRANCE



Reconnu mondialement pour ses équipements tout-terrain de haute qualité, le fabricant australien ARB présente la nouvelle évolution de sa célèbre gamme de réfrigérateurs portables ARB ZERO. Disponible en versions Single Zone et Dual Zone, cette nouvelle génération intègre des améliorations techniques internes majeures pour répondre aux exigences les plus strictes des voyageurs au long cours et des passionnés de raid. Des innovations techniques axées sur la durabilité et le rendement. La remise à niveau interne de la gamme ARB ZERO repose sur quatre..

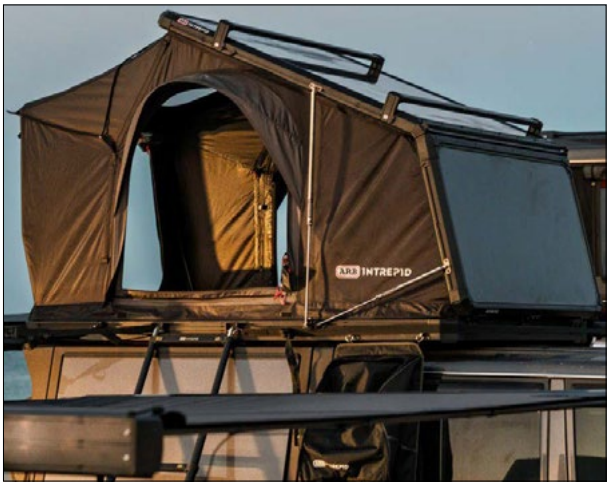
Pour lire la suite, cliquez ici

Contact : Promyges 4x4 - 07 65 77 38 82 - www.promyges4x4.fr

ARB 4X4 LANCE UN NOUVEAU GENRE DE TENTE DE TOIT AVEC L'INTREPID

Après l'Espérance, la Flinders et l'Altitude, ARB 4x4 Accessories élargit sa gamme de tentes de toit avec l'Intrepid. Un modèle à ouverture portefeuille et à coque en aluminium, qui offre 36 % en plus d'espace intérieur comparé à ses concurrentes, tout en conservant un profil ultra-plat. Grâce à son toit qui s'ouvre en deux parties, l'ARB Intrepid offre un volume intérieur plus conséquent avec une hauteur sous plafond de 138 cm. Pratique pour se changer ou s'asseoir confortablement à...

Pour lire la suite, cliquez ici



Contact : ARB Europe - www.arbeurope.com - sales@arbeurope.com

UN A-BAR POUR INEOS GRENADIER CHEZ N4 OFFROAD



Afin de protéger la face avant de votre Ineos Grenadier, N4 Offroad vient de lancer un A-Bar spécialement conçu pour venir en complément de son pare-chocs avant en acier. Ce support permet d'ajouter une zone de fixation solide et facilement accessible pour vos accessoires, sans modifier la structure du véhicule.

Pour lire la suite, cliquez ici

Contact : Dream Team Car - 04 42 06 04 04 – www.dreamteamcar.com

LES NOUVEAUTÉS TERRAIN TAMER D'OCTOBRE 2026



Afin de mieux répondre aux demandes de ses clients, Terrain Tamer ne cesse d'élargir son offre de produits. En ce mois d'octobre 2026, voici les dernières nouveautés de l'équipementier australien : des disques de freins en versions « origine » (standard) ou « performance » (pointée et rainurée) pour...

Pour lire la suite, cliquez ici

Contact : Terrain Tamer Europe -04 42 21 03 54 - www.terraintamer.com

EXPLO'RAID : LA SEULE CELLULE 100 % CARBONE DU MARCHÉ



A l'occasion de Valloire, Equip'Raid a dévoilé en exclusivité la cellule Explo'Raid, la seule cellule pick-up du marché dotée d'une structure entièrement réalisée en panneaux sandwich carbone et époxy. Fabriquée artisanalement et sur mesure en France, elle transpose aux voyages tout-terrain des techniques issues du nautisme haut de gamme. Cette conception permet d'atteindre un poids à vide exceptionnel de...

Pour lire la suite, cliquez ici

Contact : Equip'Raid - 03 89 61 90 88 – www.equip-raid.fr

UN MERCEDES SPRINTER 4X4 REVISITÉ PAR TIPTOY

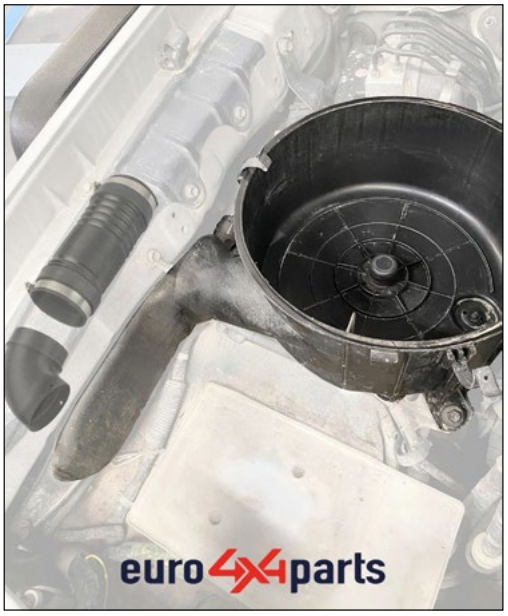


Au garage TipToy à Doussard (74), Thomas Rivollet et Sonia Novel ne s'occupent pas uniquement de 4x4. À la demande de certains clients, il leur arrive également de se pencher sur les vans offroad, à l'image de ce Mercedes Sprinter 4x4. Destiné à être utilisé par un bûcheron, ce véhicule de travail a subi une préparation sur mesure pensée pour lui permettre d'accéder aux chantiers forestiers les...

Pour lire la suite, cliquez ici

Contact : Tip Toy - 04 50 51 86 20 – www.tiptoy74.com

UN SNORKEL SUR VOTRE SÉRIE 9 AVEC EURO4X4PARTS



Avec ce kit de raccordement développé et fabriqué par Euro4x4parts, vous pouvez installer facilement le snorkel Equip'addict sur votre Toyota Land Cruiser Série 9 en assurant une liaison adaptée entre le snorkel et le circuit d'admission d'air. Lors de l'installation d'un...

Pour lire la suite, cliquez ici

Contact : Euro4x4parts - 05 59 45 11 44 - www.euro4x4parts.com



VOS PANNEAUX MOLLE DJEBEL XTREME CHEZ RLC DIFFUSION

Afin de vous aider à optimiser le rangement à bord de votre 4x4, RLC Diffusion vous propose désormais les panneaux Molle Djebel Xtreme. Fabriquées en aluminium, ces grilles rigides (sur lesquelles il est facile de sangler n'importe quel accessoire ou sac) vous permettent d'agencer vos accessoires, de sécuriser votre chargement et d'éviter que des objets ne basculent dans...

Pour lire la suite, cliquez ici

Contact : RLC Diffusion - 02 41 79 83 80 - www.rlc-diffusion.fr

L'ultime Wrangler du Twelve 4 Twelve



Pour célébrer ses 85 ans d'existence, depuis un an, la marque Jeep s'amuse à lancer une série limitée par mois. Douzième et ultime modèle de ce programme baptisé « Twelve 4 Twelve », la Wrangler Switchback joue clairement la carte du fun en arborant des éléments de carrosserie dépareillés. Une pratique qui rappelle les codes ultra-visuels de la culture gaming.

Pour obtenir cet effet stylistique, les designers de chez Jeep ont appliqué le principe du « part swapping » (l'échange de pièces) directement en usine. En pratique, Jeep fait défiler les véhicules couleur Gloss Black (Noir Brillant) et Sting-Gray (Gris) les uns derrière les autres sur la chaîne d'assemblage et intervertit volontairement leurs portières ainsi que leur toit rigide. Pour parachever le tout, leur capot est changé pour des modèles Power Dome à double ventilation et certains éléments de carrosserie reçoivent des touches de vert « Gecko » (contours de la calandre, graphismes du capot, ring de jantes Beadlock…). Petit clin d'œil historique, au passage, une décalcomanie latérale affichant le numéro « 41 » vient orner les portières avant de chaque exemplaire. Hommage direct à l'année de naissance de la Willys originale ! À bord de ces Wrangler en édition limitée, les



occupants prennent place dans d'inédits sièges en cuir Nappa noir arborant le logo Switchback. Pour leur part, le tableau de bord, les accoudoirs et la console centrale se parent de garnitures de couleur Sea Salt (sel de mer).

Côté aptitudes offroad, cette série limitée n'est pas en reste car elle est conçue sur la base des Wrangler JL et JLU en finition Rubicon X. Elle dispose par conséquent d'arguments pour exceller en tout-terrain : essieux Dana 44 « Heavy Duty » avant et arrière, différentiels verrouillables dans les deux ponts, barre stabilisatrice avant déconnectable électriquement, boîte de transfert Rock-Trac avec gamme courte en 4:1, jantes Beadlock en 17 pouces, pneus tout-terrain en 35 pouces… le ramage vaut carrément le plumage !

Aux états-unis, les Wrangler Switchback seront disponibles à la commande à partir de novembre aux tarifs respectifs de 66 695 $ pour la JL 3-portes et de 69 995 $ pour la JLU 5-portes. Le pack d'options exclusif Switchback représentant un surcoût de seulement 2 870 $. ■

Texte : Mark McRight
Photos : Jeep



Un véritable baroudeur dans l'âme



Au dernier Salon du Tout-Terrain et du Voyage de Valloire, Equip'Raid est arrivé avec un véhicule qui a fait sensation auprès de tous. Son nom : le BAW 212 T01. Fabriqué en Chine, ce 4x4 au look néo-rétro est désormais disponible chez Equip'Raid qui, séduit par ses capacités, a décidé de l'importer en France. Il faut dire aussi que son constructeur Beijing Automobile Works (BAW) est une vraie institution dans l'Empire du Milieu. Avec plus de 2,4 millions de BJ212 produits en cinq décennies d'existence, il a équipé l'armée chinoise ainsi que la quasi-totalité des administrations de son pays. Un essai s'imposait donc!

Essai du BAW 212 T01

Avant de prendre le volant du 212 T01, un retour dans le temps s'impose pour comprendre les origines de ce modèle. Nous voici donc le 1er octobre 1949, au balcon de la porte Tian'anmen à Pékin. Après deux décennies de guerre civile, Mao Zedong proclame l'avènement de la République Populaire de Chine. À sa prise de pouvoir, le « Grand Timonier » se retrouve à la tête d'un pays économiquement dévasté. Le mot est faible : la Chine figure alors parmi les pays les moins développés de la planète. Son économie, presque exclusivement agraire, ne compte que quelques rares usines textiles et agroalimentaires. L'industrie de l'Empire du Milieu est totalement incapable de produire la moindre machine-outil, des biens de consommation durables ou encore un véhicule motorisé. Concrètement, la Chine dépend à l'époque entièrement de l'Union Soviétique de Staline pour l'importation de ses produits manufacturés.

NÉ DE LA VOLONTÉ DE MAO ZEDONG

Bien qu'il partage la même idéologie communiste que le Petit Père des peuples, Mao Zedong décide très vite de s'affranchir de cette dépendance en lançant, au début des années 1950, un vaste plan d'industrialisation national. L'objectif est clair : conquérir l'indépendance industrielle de la Chine. Parmi ses toutes premières décisions, le leader communiste exige la production d'un véhicule militaire de conception 100 % chinoise. A ces yeux, son armée doit disposer d'un engin facile à réparer, sans dépendre des pièces détachées soviétiques, comme c'était le cas avec les GAZ / UAZ utilisés jusqu'alors par l'Armée Populaire de Libération (APL). C'est pour répondre à cette urgence stratégique que fut créée en 1958 la manufacture d'État Beijing Automobile Works (BAW) à Pékin. Trois ans plus tard, en 1961, l'état-major de l'Armée Chinoise lui demande officiellement de plancher sur un véhicule léger. Le cahier des charges est strict : l'engin doit être rustique, polyvalent et capable de servir tour à tour de poste de commandement, de transport de troupes ou de tracteur d'artillerie légère sur tous les terrains de manœuvres. Après le développement de plusieurs prototypes, le mythique BJ212 entre finalement en production en janvier 1965, avant d'intégrer le service actif en mai 1966.

INSTITUTION AUTOMOBILE EN CHINE

Sous son capot plat, le BJ212 de 1965 abritait un petit 4-cylindres essence de 2,4 litres développant la modeste puissance de 75 chevaux pour un couple de 172 Nm. En sortie, BAW l'avait équipé d'une boîte de vitesses manuelle 3 rapports, secondée par un transfert avec gamme courte. Cette mécanique basique reposait sur un châssis en échelle et deux robustes ponts rigides suspendus par des ressorts à lames, à l'avant comme à l'arrière. Esthétiquement, ce tout premier BJ212 s'habillait d'une carrosserie minimaliste avec une simple bâche en toile en guise de toit. Détail typiquement militaire qui n'est pas sans rappeler les Willys de la Seconde Guerre mondiale : son pare-brise pouvait se rabattre sur le capot pour permettre aux soldats de faire feu en roulant. Malgré quelques légères évolutions exigées par les instances gouvernementales, le BJ212 original fut produit tel quel jusqu'en 1986, année où il connut enfin son premier vrai restylage esthétique. Rebaptisé BJ2020, son châssis fut élargi et renforcé et il connut également une petite révolution sous son capot. En complément d'une version modernisée de son 4-cylindres historique, il reçut un bloc essence de 2,5 litres à injection électronique estampillé Jeep. Puis, quelques années plus tard, des moteurs





2,8 litres turbodiesel d'origine Isuzu, ainsi que des blocs essence 2 litres et 2,2 litres issus des banques d'organes de Toyota et Mitsubishi. À chaque fois, ces motorisations modernes ont été récupérées par BAW grâce à des accords de coentreprise stratégiques. Je m'explique : quand le marché chinois s'est ouvert à l'Occident au milieu des années 1980, le gouvernement de Pékin a obligé les constructeurs étrangers à s'associer à des industriels nationaux pour pouvoir produire des véhicules destinés au marché intérieur. Or, parmi les dispositions légales incontournables de ces contrats dits de joint-venture, figurait l'obligation de partager les technologies. C'est précisément ce transfert de compétences qui a permis au vieux 4x4 chinois de se moderniser à moindres frais.

FIN DE CARRIÈRE BRUTALE

La carrière du BJ2020 (commercialisé avec différentes carrosseries sous les appellations de BJ2022, BJ2024, BJ2032…) se poursuit ainsi jusqu'en décembre 2021. Malheureusement pour lui, cette année-là, la Chine mit en place des normes d'émissions drastiques calquées sur la réglementation européenne. Malgré d'ultimes modernisations, les moteurs rustiques du 4x4 BAW s'avérèrent incapables de franchir ce nouveau seuil. Cette impasse technique coïncida avec un effondrement vertigineux de ses ventes. Alors qu'en 56 ans de carrière, le BJ212 s'était écoulé à plus de 2,4 millions d'exemplaires tous modèles confondus, seules 200 unités trouvent preneurs sur l'ensemble de l'année 2021. Maintenir une chaîne de montage active pour un volume aussi dérisoire n'a plus aucun sens économique… d'autant qu'en 2020, le constructeur BAW (Beijing Automobile Works) a définitivement quitté le giron du consortium public d'État BAIC pour être racheté par un groupe d'investisseurs privés. S'ensuivent alors quatre années de réflexion et de restructuration avant que BAW renaisse officiellement de ses cendres. Toutefois, à l'instar de ce que Land Rover a initié avec le Defender, l'appellation 212 fut élevée au rang de marque à part entière. Son objectif ? Produire des franchisseurs purs et durs au positionnement plus premium. Le 212 T01 que nous allons essayer dans les pages suivantes témoigne parfaitement de ce repositionnement.

RIVAL DE LA WRANGLER ET DU GRENADIER

Visuellement, le 212 T01 joue à fond la carte du néo-rétro. Pour nous autres occidentaux, sa face avant très verticale évoque immédiatement celle d'une Jeep Wrangler ou d'un Defender Classic. Certains y verront même un air de famille avec la défunte Fiat Campagnola ou le Santana PS10. Pourtant, interrogez un citoyen chinois et sa perception sera radicalement différente : ses optiques rondes encadrant une calandre à trois fentes horizontales seront perçues comme un hommage direct au BJ212 original de 1965. Il en va de même pour la forme de son capot et l'implantation de ses clignotants avant. Quoi qu'il en soit, ce T01 sait aussi se montrer dans l'air du temps en adoptant un éclairage Led. De profil, ses dimensions et ses lignes de caisse taillées à la serpe lui confèrent une carrure qui n'est pas sans rappeler, là encore, la Jeep Wrangler ou le Defender de première génération. À commencer par son immense pare-brise très vertical, garant d'une excellente visibilité en tout-terrain. On remarque également les passages de roues coiffés d'élargisseurs d'ailes proéminents en plastique, dont la présence limite les projections de boue ou de sable sur la carrosserie. Autre détail qui renforce son look de baroudeur : à l'instar des 4x4 de Toledo ou de Solihull, ses portières arborent de grosses poignées d'accès. Le dessin de l'arrière du véhicule lorgne clairement du côté du Defender avec sa roue de secours logée sur la porte arrière. À noter que les designers ont eu la bonne idée de monter des optiques verticales minimalistes qui ne débordent pas sur les ailes. Ainsi,

le risque qu'une branche ne les endommage en forêt est grandement limité. Preuve supplémentaire que ce modèle a vu le jour pour évoluer hors des sentiers battus, un robuste crochet de remorquage attend sagement sous le pare-chocs arrière, faisant écho à celui installé à l'avant. Côté dimensions, avec une longueur totale de 4 705 mm, une largeur de 1 895 mm et une hauteur de 1 936 mm, le 4x4 chinois joue quasiment dans la même cour que l'Ineos Grenadier. Le franchisseur d'Hambach se révèle à peine plus imposant avec 15 cm de plus en longueur, 3,5 cm en largeur et seulement 1 cm de plus en hauteur. Niveau empattement, c'est également bonnet blanc et blanc bonnet : le T01 repose sur un écartement de 2 860 mm contre 2 922 mm pour son rival franco-britannique, soit une différence minime de seulement 6,2 cm.

EN RUPTURE AVEC SES AÎNÉS

Si certains éléments extérieurs du T01 évoquent son aîné de 1965, on ne peut pas en dire autant de son habitacle. Ce serait même tout le contraire ! L'intérieur du 4x4 made in China respire la modernité. Le conducteur fait face à un combiné d'instrumentation numérique de 10,25 pouces, tandis qu'un écran tactile de 12,3 pouces prend place au centre de la planche de bord. Ce dernier, dédié au système d'infodivertissement, intègre une compatibilité Apple CarPlay et Android Auto. En plus de servir à la navigation, il se transforme aussi en moniteur pour la caméra de recul et le système de surveillance du véhicule à 360°. Toutefois, avec leur T01, les ingénieurs chinois n'ont pas complètement cédé aux sirènes de la modernité. En effet, contrairement à certains modèles occidentaux qui adoptent le « tout tactile », le T01 conserve de vrais boutons physiques à bascule. Pratique à manipuler quand vous portez des gants ! Ces derniers servent à commander la climatisation, mais aussi à sélectionner les modes de conduite ou la boîte de transfert, ou encore à activer/désactiver certaines aides à la conduite. Niveau confort, le BAW 212 T01 n'est pas en reste avec des sièges électriques chauffants en cuir et un volant multifonction. À noter que cet habitacle se révèle ultra-lumineux grâce à un toit ouvrant à ouverture électrique qui apporte une belle clarté à bord.

CHÂSSIS BIEN CONNU

Maintenant, intéressons-nous aux entrailles de la bête. Pour une raison qui demeure un secret industriel, ce 4x4 chinois repose sur un châssis en échelle séparé quasi identique à celui de la Jeep Wrangler JLU. Une filiation technique qui explique pourquoi ces deux modèles partagent la même architecture de suspension : à savoir une paire d'essieux rigides maintenus en place par quatre tirants et une barre Panhard. Mais le lien de parenté s'arrête là. Le 212 T01 fait appel à des essieux propres à la marque chinoise. Au vu de leur taille extérieure, le doute n'est pas permis : c'est du solide ! Seules informations techniques connues à leur sujet, ils renferment des couples coniques de 4:1 ainsi que des différentiels verrouillables à commande électrique, à l'avant comme à l'arrière. Sous le capot, le T01 laisse le choix entre deux motorisations. D'un côté, un 4-cylindres 2,0 litres Turbodiesel qui développe 166 chevaux pour un couple de 415 Nm. La particularité de ce bloc « Aucan » réside dans ses origines, puisqu'il a été codéveloppé par le constructeur chinois Foton en partenariat avec le géant américain du moteur diesel, Cummins. De l'autre,





un bloc 2,0 litres essence turbocompressé produit en Chine par le motoriste spécialisé Dongan Power (sous le code N20TG), qui distille 252 chevaux pour un couple de 410 Nm. En sortie, ces deux moteurs sont associés à une boîte automatique ZF à 8 rapports. À noter que celle-ci bénéficie de pas moins de dix modes de conduite (Standard, Éco, Sport, Neige, Sable, Rocher, Boue, Gué, Montagne et Route dégradée). À sa suite prend place une boîte de transfert fournie par BorgWarner s'il vous plaît. Contrôlable électroniquement via de simples boutons sur la console centrale, cette cascade de pignons permet au conducteur du T01 de jongler facilement entre trois modes de transmission : 2-roues motrices gamme longue (2H), 4-roues motrices gamme longue (4H) et 4-roues motrices gamme courte (4L).

JUSTE LE NÉCESSAIRE

Côté aides à la conduite, le T01 que nous avons essayé ne s'encombrait pas de systèmes ADAS. Point d'alerte de franchissement de ligne, de reconnaissance des panneaux ou de régulateur de vitesse adaptatif et autres aides à la conduite « intelligentes ». La liste des technologies embarquées se limite en fait au TCS (système de contrôle de la traction), à l'EBD (répartiteur électronique de freinage), à l'Auto Hold (maintien automatique à l'arrêt), à l'ESP (contrôle électronique de la stabilité), au Hill Hold Control (aide au démarrage en côte) et au HDC (contrôle de vitesse en descente). Certains de ces systèmes sont de surcroît déconnectables, à l'image de l'ESP. À noter que plusieurs de ces aides sont rendues possibles uniquement parce que le T01 est équipé d'un frein de parking électrique. Ultimes assistances à la conduite, le T01 embarque un système de caméra panoramique 360° et une fonction « châssis transparent » (vue sous le véhicule) qui permet au conducteur de voir précisément où il place ses roues pour éviter les rochers pointus, les souches ou les obstacles invisibles depuis l'habitacle.

UN 212 T01 À LA SAUCE EQUIP'RAID

Maintenant, avant de vous donner notre ressenti sur le T01, il nous faut préciser une chose importante. L'exemplaire que nous avons essayé à Valloire nous a été prêté par Equip'Raid. Pourquoi ? Car, à l'image des Toyota Série 7 et du Suzuki Jimny 5 portes, l'enseigne alsacienne a décidé d'élargir son offre de véhicules neufs en proposant le 212 T01 en direct à ses clients. Pour contourner le lourd malus écologique français qui aurait dû pénaliser ce modèle chinois, Equip'Raid a opté pour une homologation en fourgon utilitaire 2 places (catégorie N1 CTTE). Pour cela, la banquette arrière de ce 5 portes est remplacée par un plancher plat courant des places avant jusqu'à la porte arrière. Une configuration qui l'exonère de tout malus écologique et permet aux professionnels de récupérer la TVA. Autre singularité de l'exemplaire Turbodiesel que nous avons essayé : il reposait déjà sur une suspension optimisée. Et pour cause, il gagnait 50 mm de hauteur de caisse grâce à quatre ressorts Terrain Tamer. En association, il recevait des amortisseurs bi-tube TGS du même équipementier australien. Des modèles originellement destinés à être montés sur la Jeep Wrangler JLU. Ultime upgrade, son amortisseur de direction cédait sa place à un Koni.

LE VERDICT DU TERRAIN

Première surprise : quand vous appuyez sur le bouton Start (le T01 bénéficiant du démarrage sans clé), son moteur turbodiesel s'anime en silence. Comparée à un Toyota Série 7, l'isolation phonique est clairement au-dessus. Un bon point pour ceux qui voudraient l'utiliser au quotidien ou sur de longs trajets autoroutiers. Vous ne

serez pas obligé de « crier » pour parler à votre passager. Une fois la BVA passée en mode Drive, le T01 se révèle très agréable à conduire sur route. Malgré sa cylindrée de seulement 2 litres, le 4-cylindres Aucan se montre volontaire. Les montées en régime et accélérations sont franches au point qu'on en oublie que le véhicule avoisine les 2,3 tonnes en ordre de marche sur la balance. À cela, une explication simple : les ponts renferment une réduction en 4:1. À titre de comparaison, le ratio sur une Wrangler JLU finition Sahara ou Sport se révèle plus long (3.45 : 1). Côté freinage, rien à redire non plus. Les quatre freins à disque font parfaitement leur travail. Quant au confort à bord, grâce à la suspension Terrain Tamer, c'est un régal ! Les bosses et déformations de la route sont effacées comme par magie et le véhicule vire à plat dans les virages. Un confort que l'on retrouve également sur chemin et piste, même défoncés. Et quand le terrain devient trialisant, le T01 revisité par Equip'Raid se montre aussi très à son aise. Avec sa nouvelle suspension, il offre des angles d'attaque et de fuite quasi similaires à ceux d'une Wrangler JLU Rubicon. Mieux, à l'instar du mythique 4x4 de Toledo, il suffit d'enclencher le verrouillage des blocages avant et/ou arrière pour se sortir des pires croisements de ponts. Et que dire de sa garde au sol ! Avec 250 mm de dégagement entre le sol et le point le plus bas de ses ponts, rouler dans des ornières profondes ou passer au-dessus d'un rocher se fait sans crainte. Enfin, en termes de maniabilité, le T01 se révèle meilleur que ses concurrents avec un diamètre de braquage de 11,40 m, contre 12,30 m pour la Jeep 5-portes et 13,50 m pour le Grenadier.

Maintenant, reste la question du prix. Equip'Raid propose le BAW 212 T01 en version 5-portes / 2-places à 54 400 € TTC, soit environ 45 333 € HT. À titre de comparaison, c'est quand même 6 000 euros de moins qu'un Ineos Grenadier Utility Wagon en 2 places ! D'autant plus que ce tarif comprend tout. Le véhicule, l'homologation auprès de la DREAL, la transformation en utilitaire 2 places avec plancher plat mais aussi les multiples accessoires installés sur notre véhicule d'essai, comme les marchepieds escamotables électriques, le treuil, les antibrouillards avant à Leds ou encore le phare de travail orientable électriquement sur l'aile avant gauche. Autant d'accessoires en moins à acheter par la suite ! Maintenant, à vous de vous faire votre avis. Pour cela, rendez-vous chez Equip'Raid et à certaines dates chez Equip'Raid Sud Ouest aussi. ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

Un double cabine en approche

Suite à l'engouement suscité par le T01 à Valloire, Equip'Raid a décidé d'importer aussi le 212 Explorer T01. Comparé au modèle que nous avons essayé, cette version pick-up Double Cabine du T01 se révèlera plus imposante avec une longueur totale de 5,47 m pour un empattement de 3 488 mm. Sa benne arrière mesurera 155 cm de long et il s'avèrera plus large de 6 cm. Autre divergence majeure : sous son capot, point de 2 litres diesel ou essence. Pour compenser son embonpoint de 200 kilos sur la balance, il accueillera un 4-cylindres en ligne turbodiesel de 190 chevaux. Un 2,3 litres développé par le constructeur chinois Dongfeng en collaboration avec l'équipementier américain Delphi. Quand il arrivera chez Equip'Raid, l'Explorer T01 sera homologué en utilitaire 4 places avec benne. Il sera donc lui aussi exonéré de malus, ce qui permettra à l'enseigne alsacienne de le proposer au tarif de 54 200 € TTC.





Fiche technique du BAW 212 T01

Architecture

Châssis : séparé à longerons
Train avant : essieu rigide avec blocage de différentiel
Train arrière : essieu rigide avec blocage de différentiel
Suspension avant / arrière : Ressorts hélicoïdaux, amortisseurs bi-tube, quatre tirants et barre Panhard

Motorisation diesel

Moteur : 2 L Turbo Aucan
Cylindrée : 1 968 cm³
Puissance : 166 ch à 3 600 tr/min
Couple maximal : 415 Nm de 1 500 à 2 400 tr/min
Vitesse maximale : 160 km/h
Consommation mixte officielle : 8,5 L/100km

Motorisation essence

Moteur : 2 L Turbo N20TG
Cylindrée : 1 998 cm³
Puissance : 251 ch à 5 500 tr/min
Couple maximal : 410 Nm de 1 900 à 3 300 tr/min
Vitesse maximale : 170 km/h
Consommation mixte officielle : 10,90 L/100km

Transmission

Boîte de vitesses : automatique 8-rapports ZF
Mode de conduite : 10 au total
Transfert : BorgWarner avec gamme courte en 2.64 : 1
Freinage : disques ventilés à l'avant et à l'arrière.
Pneumatiques : 265/70 R17

Dimensions et capacité

Longueur hors-tout : 4 705 mm
Largeur hors-tout : 1 895 mm
Hauteur hors-tout : 1 936 mm
Empattement : 2 860 mm
Garde au sol : 250 mm
Voies avant / arrière : 1 598 / 1598 mm
Poids à vide : 2 310 kg
Capacité du réservoir : 80 litres

Équipements de sécurité

- TCS (Système de contrôle de la traction)
- ABS (Système antiblocage des roues)
- EBD (Répartiteur électronique de freinage)
- EPB (Frein de stationnement électronique)
- Auto Hold (Maintien automatique à l'arrêt)
- ESP (Contrôle électronique de la stabilité)
- HHC (Aide au démarrage en côte)
- HDC (Contrôle de vitesse en descente)
- Capteur de pluie
- Airbags conducteur et passager avant
- Airbags latéraux avant (conducteur et passager)
- TPMS (Système de surveillance de la pression des pneus)
- PDC — Radar de stationnement avant/arrière
- Régulateur de vitesse
- Antidémarrage électronique
- Caméra à 360°

Confort

- Démarrage sans clé
- Accès sans clé (Keyless entry)
- Verrouillage centralisé
- Climatisation automatique bizone
- Rétroviseurs extérieurs dégivrants et rabattables électriquement
- Toit ouvrant en verre
- Jantes en alliage léger de 17 pouces
- Marchepieds électriques
- Treuil
- Phares LED
- Phares antibrouillard à LED
- Phares de travail réglables électriquement
- Allumage automatique des feux

Intérieur

- Prises 12V / 120W à l'avant et dans le coffre
- 2 ports USB à l'avant
- 2 ports USB-C à l'arrière
- Chargeur par induction (sans fil)
- Vitres électriques avec fonction automatique
- Volant en cuir multifonction
- Sièges avant électriques et chauffants
- Radio numérique DAB avec 8 haut-parleurs
- Combiné d'instruments numérique de 10,25 pouces
- Écran central 12,3 pouces

Essai du BAW 212 T01



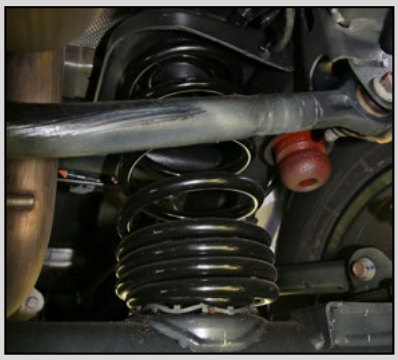
À voir la taille des ponts du 212 T01, BAW n'a pas fait les choses à moitié. Il faudrait avoir le pied très lourd pour casser un arbre de roue sur une reprise d'adhérence violente.



Seules infos techniques que nous possédons sur les ponts du T01 : ils renferment un couple conique en 4:1.



Sur le T01 que nous avons essayé, les amortisseurs bi-tubes d'origine avaient été remplacés par des Terrain Tamer TGS.



Grâce aux nouveaux ressorts hélicoïdaux signés Terrain Tamer, ce 212 T01 a gagné 50 mm de hauteur de caisse supplémentaire.



Histoire de ne pas brider les débattements avant, le kit Terrain Tamer comprend ces biellettes allongées de barre stabilisatrice.



À l'image du pont arrière, l'essieu avant du T01 renferme de série un différentiel verrouillable.



Preuve que ce 4x4 a vu le jour pour s'aventurer hors des chemins, plusieurs blindages en acier prennent place dessous.



À l'image des tirants de pont, la barre Panhard arrière n'est pas prête de plier au vu de son diamètre.



Afin de rigidifier le banjo du pont avant, des renforts métalliques sont soudés sous les trompettes.



Remarquez qu'en plus d'être renforcées, les barres de direction et d'accouplement du T01 sont réglables en longueur. Suite à une rehausse de suspension, ce sera appréciable.



Autre amélioration signée Equip'Raid : l'amortisseur de direction est désormais un Koni.



Niveau pneumatiques, le 212 T01 se chausse de série de gommes All-Terrain en 265/70 R17.



Pour l'instant, le ski avant est en plastique. Mais il existe déjà un modèle en aluminium chez Technik Off Road pour le remplacer.



Clin d'œil au premier BJ212, la calandre du T01 reprend les trois fentes horizontales de son aïeul.



L'ensemble de l'éclairage de ce 4x4 adopte la technologie Led, à l'image des phares et des clignotants avant.



Parmi l'équipement de série du T01, vous trouvez ce treuil X-Bull 9.5 lb (4,5 tonnes).





Afin de faciliter l'accès à bord, le 4x4 chinois est équipé d'un jeu de marchepieds électriques qui fonctionne de manière automatique à l'ouverture des portes ou manuellement à la demande.



La place étant comptée sous le véhicule, la roue de secours prend place sur la porte arrière.



Dans son pare-chocs avant, le T01 dispose d'une paire d'antibrouillards 3-Led.



Autre accessoire de série, ce phare de travail est orientable électriquement depuis l'habitacle.



Autre clin d'œil au BJ212 original, le BAW T01 arbore un capot assez similaire.





Histoire que le pilote appréhende au mieux son environnement en TT, le pare-brise du T01 est très vertical et ses vitres latérales assez grandes.





À l'image d'une Jeep Wrangler, les ailes de ce 4x4 chinois se parent d'imposants élargisseurs démontables en cas de chocs.

De par leur forme et leur emplacement, les optiques arrière ne craignent pas les mauvaises rencontres.

Essai du BAW 212 T01



Grâce à ce coupe-batterie, vous pouvez mettre sous tension ou non le treuil avant.



Sous le capot du T01 que nous avons essayé, vous retrouviez un 2 litres turbodiesel de 166 chevaux. Un 4-cylindres qui doit beaucoup aux ingénieurs du motoriste américain Cummins.



Le luxe ! L'ouverture du capot est facilitée par un jeu de vérins.



À l'image d'un Defender Classic, l'aspiration moteur se fait par une prise d'air intégrée sur le côté de l'aile avant droite et non en façade.

À bord, les deux occupants prennent place dans des sièges en cuir électriques et chauffants.





La planche de bord du T01 n'a rien à envier aux productions occidentales.



Afin de l'homologuer en utilitaire 2-places, Equip'Raid dépose la banquette arrière et installe ce grand fond plat en contreplaqué dans le coffre.



Les ingénieurs chinois ont eu la bonne idée de garder des interrupteurs physiques pour la climatisation et les différentes aides à la conduite.



En sortie moteur, le 212 T01 reçoit une boîte de vitesses automatique ZF. En plus de ses 10 modes de conduite, celle-ci dispose aussi d'un mode séquentiel.



Un écran multimédia de 12,3 pouces pose ses valises au centre de la planche de bord.



Sur le côté droit de la console centrale, trois interrupteurs permettent d'enclencher les blocages avant et arrière et de désactiver l'ESP. Les trois autres sont en attente d'accessoires additionnels.



Face à lui, le conducteur du 212 T01 dispose d'un tableau de bord numérique de 10,25 pouces.



Via ces six interrupteurs, vous commandez les modes de conduite ainsi que la boîte de transfert BorgWarner.

Déjà une gamme dédiée d'accessoires

La question que certains se posent peut-être : comment trouverai-je des accessoires pour ce modèle ? La réponse est simple chez Equip'raid. En effet, l'enseigne de Mulhouse propose déjà toute une gamme de produits pour ce 4x4 chinois. Suspension Terrain Tamer +50 mm ou OME Nitrocharger +50 mm, kit BP-51 + 65 mm, galeries de toit Front Runner ou Rhino Rack, blindage intégral Technik Off Road, snorkel 212… Certes, le choix est encore restreint, mais vous avez déjà de quoi métamorphoser le T01 en véritable baroudeur.

DES AMORTISSEURS FAITS POUR VOUS







Amortisseurs Fortifiés

- Double joint spi
- Conception monotube
- Meilleures performances dans les climats extrêmes
- Diamètre de corps de 52 à 65 mm
- Diamètre de tige renforcée de 20 à 22 mm
- Contrôle de conduite optimal même avec des charges lourdes
- Piston 46-60 mm flottant (pour séparer les chambres d'huile et de gaz)
- Plus grand volume d'huile
- Capacité de poids jusqu'à 5 tonnes
- Pour véhicules rehaussés jusqu'à 50 mm

Amortisseurs TGS renforcés

- Diamètre de tige renforcée 20 mm
- Piston 40 mm
- Adapté à usage intensif
- Joint haute température
- Diamètre de corps 60 mm
- Conception bi-tube renforcée
- Silentblocs synthétique de haute qualité
- Pour véhicules rehaussés jusqu'à 50 mm

Amortisseurs à bonbonne séparée – Série Pro

- Piston de 46 mm
- Réglage par molette
- Utilisation polyvalente
- Conception monotube
- Épaisseur de corps de 3 mm
- Très grande capacité d'huile
- Diamètre de corps 53 mm
- Bonbonne d'azote séparée
- Diamètre de tige renforcée 20 mm
- Joint SPI haute résistance fabriqué en Allemagne
- Pour véhicules rehaussés jusqu'à 50 mm

Les amortisseurs Terrain Tamer sont garantis 3ans/100 000km.

Scanner le QR code pour plus d'informations ou appelez au **04 42 21 03 54**.

TERRAIN TAMER 4WD When Quality Counts



Le futur Hilux T1+ à hydrogène se dévoile !

Le Toyota Hilux DKR GR FCEV 2027



À l'inverse de ses concurrents qui misent tout sur les véhicules à batterie, Toyota explore d'autres alternatives, à commencer par l'hydrogène. Dans ce domaine, les ingénieurs japonais planchent actuellement sur deux technologies distinctes. D'un côté, le moteur à combustion fonctionnant à l'hydrogène liquide (testé sur la H24EVO lors des 24 Heures du Mans 2026). De l'autre, la pile à combustible alimentée par de l'hydrogène gazeux, déjà commercialisée sur la Mirai. Cette seconde technologie fera d'ailleurs ses grands débuts en compétition lors du prochain Rallye Dakar. Découverte du futur Hilux DKR GR FCEV.

Le Toyota Hilux DKR GR FCEV 2027

Depuis 2024, en marge du Rallye Dakar, l'A.S.O. organise le Dakar Future Mission 1000 qui sert de laboratoire grandeur nature à certaines structure pour tester en conditions extrêmes des motorisations alternatives (électrique, hydrogène, hybride ou carburants de synthèse). Lors de la prochaine édition, le team Toyota Gazoo Racing y engagera un Hilux DKR GR inédit. Et c'est peu dire puisque celui-ci sera propulsé par une pile à combustible à hydrogène (FCEV). Une grande première pour la marque à la triple ellipse en sport automobile !

UN VÉRITABLE T1+ DE RALLYE-RAID

Mis au point en collaboration entre le centre de recherche technologique de Toyota à Bruxelles, le team Overdrive Racing et les ingénieurs de Toyota Racing GmbH à Cologne, cet Hilux DKR GR FCEV partage le même châssis tubulaire que le T1+ thermique de Seth Quintero, victorieux au dernier Rallye du Maroc. Il en reprend l'intégralité des caractéristiques techniques : dimensions similaires (4 500 mm de long par 2 300 mm de large et 2 100 mm de haut), double triangulation avant et arrière commune (qui offre des débattements de 350 mm par roue), arceau de sécurité identique, habitacle interchangeable, circuit de freinage semblable… En fait, ce nouveau Hilux de course ne diffère de son homologue thermique que sur deux aspects. Premièrement, certains éléments de sa carrosserie sont confectionnés en fibres naturelles et non plus exclusivement en carbone. Deuxièmement, sous son capot, le V6 essence 3,5L biturbo cède sa place à un groupe propulseur électrique alimenté par deux piles à combustible issues de la Toyota Mirai. Pour rappel, le principe d'une pile à combustible est simple : de l'hydrogène gazeux sous pression est injecté dans la pile où un catalyseur sépare les protons des électrons. Les électrons sont alors contraints de contourner une membrane isolante par un circuit externe, générant ainsi un courant électrique. De l'autre côté de cette membrane, les protons et les électrons se recombinent avec l'oxygène de l'air pour former de l'eau, seule émission rejetée par le véhicule.

UNE VRAIE AUTONOMIE EN COURSE

Sur le Hilux DKR GR FCEV, la double pile à combustible est alimentée en hydrogène pressurisé par quatre réservoirs de série empruntés à la Mirai. Ensemble, ils offrent une capacité de 8,4 kg d'hydrogène, ce qui équivaut à un volume théorique d'environ 213 litres de gaz comprimé à 700 bars. L'électricité générée par le système alimente ensuite un ou plusieurs moteurs électriques intégrés aux essieux dits « e-axle ». L'ensemble de cette électronique est géré par un ECU mis au point par la société IAV Dragoon. En termes de performances pures, cette motorisation « zéro émission » développe une puissance impressionnante de 400 kW (environ 544 chevaux). À titre de comparaison, les Hilux T1+ thermiques de Seth Quintero et de Henk Lategan voient leur puissance bridée par la réglementation de la FIA aux alentours de 400 chevaux. Ultime spécificité de ce prototype, qui affiche moins de 2 500 kg sur la balance : son circuit de refroidissement a été entièrement surdimensionné pour supporter les températures extrêmes de l'Empty Quarter saoudien.

Pour ses premiers tours de roues officiels, cet Hilux d'un nouveau genre sera confié à la pilote saoudienne Dania Akeel. Figure montante du rallye-raid, elle affiche déjà un solide palmarès avec un top 10 en catégorie T3 dès son premier Dakar, des victoires d'étapes en Challenger en 2025 et un double titre à la Coupe de Baja du Moyen-Orient de la FIA (2024 et 2025) au volant d'un Hilux d'Overdrive Racing. Maintenant, rendez-vous début janvier pour voir comment cet Hilux de course s'en sortira sur les pistes et dans les dunes d'Arabie Saoudite. ■

Texte : Dominique Marreau - Photos : Toyota Gazoo Racing




euro4x4parts
TOUTES LES PIÈCES QU'IL TE FAUT.
Toutes vos pièces
et accessoires sont sur
www.euro4x4parts.com
05 59 45 11 44
bienvenue@euro4x4parts.com
/Euro4x4parts
@euro4x4parts
euro4x4parts



La star du stand ARB 4x4 Europe à Valloire



À l'été 2024, Toyota dévoilait son Prado 250 aux États-Unis. Jamais le constructeur nippon n'aurait alors imaginé l'engouement qu'allait susciter son nouveau Land Cruiser dans le reste du monde. La preuve : deux ans après son lancement, les acheteurs potentiels doivent encore patienter entre 6 et 12 mois pour prendre possession de leur exemplaire. Face à un tel succès, les accessoiristes n'ont pas tardé à lancer une gamme spécifique de produits pour ce modèle, à commencer par ARB 4x4 Accessories. Découverte de ce que l'équipementier australien propose au travers du Prado 250 de ce reportage, né dans les ateliers d'ARB 4x4 Europe.

Le Toyota LC Prado 250 d'ARB 4x4 Europe

À l'occasion du dernier Salon du Tout-Terrain et du Voyage de Valloire, fin août en Savoie, visiteurs et journalistes ont pu admirer plusieurs magnifiques show-cars sur le stand d'ARB 4x4 Europe, la filiale européenne de l'équipementier australien. D'un côté, un Ford Ranger optimisé pour l'overlanding avec sa tente de toit Esperance V2, son auvent droit équipé de murs additionnels, sa cabine de douche Touring Ensuite Room, son aménagement de benne intégrant des tiroirs de rangement ARB et un réservoir d'eau vertical de 50 litres… De l'autre, un Toyota Hilux Revo repensé pour les passionnés de sports en plein air avec blindage intégral, snorkel, pare-chocs avant StealthBar, galerie Base Rack, couvre-benne HardLid surplombé d'un porte-VTT, module « cuisine » Slide Kitchen… Entre les deux, au centre du stand, trônait un somptueux Toyota Land Cruiser 250 à la robe Bronze. Un Prado qui valait particulièrement le détour pour la multitude de nouveaux accessoires dont il était équipé. Petit tour du propriétaire.

SNORKEL DE DERNIÈRE GÉNÉRATION

Sous le capot, ce Série 25 reste d'origine. Son 2,8L D-4D n'a en effet subi aucun upgrade. En prévision d'éventuels futurs passages à gué, son admission d'air frais a juste été remontée à hauteur du toit via un snorkel Safari Armax. Contrairement aux versions classiques V-Spec, ce « tuba » de dernière génération se distingue par son diamètre intérieur généreux de 4 pouces (10 cm) qui « envoie entre 20 et 30 % d'air supplémentaire » au turbocompresseur du 4-cylindres. Une bouffée d'oxygène supplémentaire qu'apprécieront les propriétaires de Prado qui souhaiteraient par la suite booster les performances du 2,8L D-4D. Tout simplement car un volume accru d'air dans les cylindres autorise l'injection d'une quantité plus importante de gazole, garantissant plus de couple à bas régime et davantage de puissance dans les tours. Mais, dans le cas de notre Prado, aucun sorcier n'a optimisé les paramètres d'injection du D-4D. Il développe donc toujours 204 chevaux pour un couple de 500 Nm entre 1 600 et 2 800 tr/min. Ce qui explique pourquoi tout le reste de sa chaîne cinématique est resté 100 % d'origine… d'autant plus que cet exemplaire disposait de série d'un différentiel arrière verrouillable. Les responsables d'ARB 4x4 Europe n'ont donc pas ressenti le besoin d'ouvrir le pont arrière pour y greffer un Air Locker à verrouillage pneumatique… même si ce dernier est bien disponible au catalogue de l'équipementier australien sous la référence RD271.

SUSPENSION HIGH-TECH

Contrairement à son groupe propulseur resté d'origine, ce Prado de 2024 a subi une profonde refonte de sa suspension. Déjà, en prenant en compte le poids de son futur aménagement intérieur, les ressorts arrière ont cédé la place à des hélicoïdaux OME + 200 kg. Ces derniers surélèvent l'assiette arrière du véhicule de 40 mm et sont associés à des OME MT64. Pour les néophytes qui n'auraient jamais entendu parler de ces amortisseurs « haut de gamme », petit cours de rattrapage. Les MT64 sont des monotubes à gaz renfermant un piston de 64 mm de diamètre sur une tige de 22,5 mm. De par leurs dimensions XXL, ils renferment un volume d'huile quasi identique à un OME BP-51 à bonbonne séparée. Autre singularité : leur corps en aluminium 6061-T6 de qualité aéronautique assure une meilleure dissipation de la chaleur (15 fois plus efficace que l'acier). De plus, ils renferment un piston flottant interne qui sépare hermétiquement l'huile et l'azote, éliminant ainsi tout risque de cavitation en usage intensif. D'où une meilleure endurance à l'effort. Et ce n'est pas tout ! Le MT64 adopte aussi un système de clapets dégressifs pour garantir un confort optimal à basse vitesse. Enfin, une butée hydraulique ralentit le piston quand il arrive en bout de course, sur les délestages violents par exemple. À l'avant,





ce Land Cruiser repose sur des combinés adoptant la même technologie. Seule divergence : l'assise du ressort hélicoïdal repose sur un système de circlip réglables en hauteur. Ainsi, il vous est possible d'ajuster la hauteur du véhicule à votre convenance et/ou de compenser le poids d'un accessoire ajouté (pare-chocs, blindages ou treuil). Sur ce, la refonte de la suspension avant s'est conclue par la pose de triangles supérieurs OME. En plus de leur robustesse, ils permettent de redonner 2,5° d'angle de chasse aux roues indépendantes. Il en résulte un meilleur guidage du train avant sur route et piste, même défoncée. Leur design spécifique prévient également tout frottement contre le ressort lors des croisements de ponts extrêmes, tandis que leur rotule graissable « Heavy Duty » assure une longévité maximale. Pour parfaire cette configuration, le Prado troque ses pneumatiques d'origine contre des BFGoodrich All-Terrain en 265/65 R18.

BLINDAGES ROBUSTES ET LÉGERS

Si l'optimisation purement mécanique reste limitée sur ce Prado, sa préparation extérieure s'avère quant à elle plus spectaculaire. Tout le dessous du véhicule est désormais protégé par un ensemble de blindages en acier de 3 mm découpés au laser. Confectionnés à partir de tôles pliées puis embouties, ces skis de protection abritent efficacement le train avant, le bas moteur, la boîte de vitesses et la boîte de transfert. Selon les ingénieurs d'ARB, le choix de l'acier de 3 mm offre une résistance aux impacts supérieure à celle de l'aluminium de 6 mm. Cette rigidité est encore renforcée par l'emboutissage des pièces, qui génère des nervures de renfort dans le métal. Pensés dans les moindres détails, ces blindages sont savamment ajourés pour optimiser l'évacuation de la boue et de la chaleur autour des organes mécaniques. Seule manque à l'appel une protection de réservoir pour les raids au long cours, mais celle-ci ne devrait plus tarder à rejoindre le catalogue ARB. Les flancs du Série 25 ne sont pas en reste, puisqu'ils s'habillent de robustes marchepieds ARB Summit en tubes d'acier de 60 mm de diamètre, ancrés directement sur le châssis pour garantir une rigidité maximale. Ultime protection montée sur ce Toyota, son spoiler avant en plastique cède sa place à un tout nouveau pare-chocs métallique. Baptisé Zenith et conçu en acier de 3 mm, ce bumper vient purement et simplement en remplacement de celui d'origine et conserve les différents capteurs des systèmes de sécurité actifs et passifs. Deuxième caractéristique : sa forme biseautée optimise les capacités trialisantes du Prado en dégageant le devant des roues, ce qui augmente significativement l'angle d'attaque du véhicule. En dehors de sa fonction protectrice en cas de choc frontal, ce bumper offre plusieurs avantages. Primo, il intègre une platine de treuil qui, dans le cas de notre Land Cruiser, accueille le tout nouveau treuil ARB 10 000 lb lancé en début d'année. Un 4,5 tonnes à double commande (filaire et sans-fil) qui a la particularité d'intégrer directement son boîtier relais dans le carter moteur. Ce qui simplifie son installation, réduit son encombrement et n'empiète pas sur le flux d'air traversant le radiateur de refroidissement moteur. De plus, ce winch bénéficie également d'un frein instantané à traînée nulle (car déporté à l'extérieur du tambour) et d'un coupe-circuit interne de 500 A, évitant ainsi les risques de décharge accidentelle ou de court-circuit électrique. Mais revenons-en au Zenith. En son centre, juste sous la calandre du Prado, une plaque amovible peut être déposée afin d'intégrer un éclairage additionnel. Dans le cas de notre Prado, elle a laissé sa place à six phares auxiliaires Nacho Quatro. Distillant chacun une puissance lumineuse de 10 000 lumens effectifs, ces optiques, développées conjointement par ARB et la société nord-américaine Nacho Offroad Technology, bénéficient d'un système de refroidissement innovant à induction forcée. Pour faire simple, la forme de leur habillage frontal force l'air frais à « caresser » la coque pour optimiser la dissipation thermique et éviter toute surchauffe éventuelle. Autre particularité de ces modèles répondant à la norme d'étanchéité IP68 : ils disposent de plusieurs modes de puissance avec allumage partiel ou total des six Leds les composant.

GALERIE AÉRODYNAMIQUE

En vue d'une éventuelle utilisation raid, ce Prado est coiffé d'une galerie ARB Base Rack en 1 800 x 1 285 mm. Cette roof rack monobloc, intégralement soudée par robot en usine, se distingue par ses lattes transversales renforcées en aluminium extrudé. Dépourvue de sous-châssis, elle se fixe au plus près du toit afin de minimiser la hauteur totale et optimiser l'aérodynamisme du véhicule. Capable de supporter une charge statique de 350 kg, cette galerie bénéficie du système d'arrimage en queue-d'aronde sur tout le pourtour de ses profilés. Ce qui permet d'ajouter en quelques minutes n'importe quel accessoire dessus (porte-plaques de désensablage, cantines, roue de secours…). Enfin, les quatre coins de cette galerie sont dotés de caches amovibles destinés à faire passer les câbles électriques à l'intérieur des tubes de la Base Rack. Une faculté mise à profit sur le Prado de ce reportage pour alimenter les huit phares Nacho Quatro installés au-dessus du pare-brise, ainsi qu'un phare de travail ARB positionné sur le côté droit du Land Cruiser. Un petit éclairage additionnel idéal pour éclairer les abords du véhicule une fois la nuit tombée !

UNE TENTE D'UN NOUVEAU GENRE

Directement sur la Base Rack, les responsables d'ARB 4x4 Europe ont monté la dernière-née de leurs tentes de toit. Baptisée Intrepid, cette roof tent se distingue déjà par sa coque ultra-plate fabriquée en panneaux d'aluminium en nid-d'abeille. Affichant une hauteur de seulement 18 cm lorsqu'elle est fermée, elle réduit la prise au vent et la consommation de carburant. Grâce à ses quatre vérins à gaz, son ouverture s'effectue en moins d'une minute, presque toute seule. Mais sa principale singularité réside dans son système breveté de toit articulé (bi-fold) qui lui confère un meilleur espace intérieur. En effet, grâce à cette architecture, l'Intrepid offre une habitabilité accrue de 36 % par rapport aux tentes de toit « portefeuille » traditionnelles. Sa hauteur sous plafond culmine même à 138 cm au point le plus haut. Parfait pour s'habiller facilement à bord, voire même dormir dans les deux sens. Niveau couchage, étant le modèle 2.0 destiné à accueillir un couple, cet exemplaire de l'Intrepid abrite un matelas multicouche premium de 128,5 x 220 cm. Quant à sa toile en tissu polycoton Ripstop 300D, elle est « percée » de trois grandes ouvertures (deux latérales et une arrière). Chacune bénéficiant d'une moustiquaire et d'un film occultant pour que vous dormiez dans le noir le plus complet. En bonus, deux fenêtres de toit (Skyview) permettent aussi de s'endormir en observant les étoiles. Histoire de profiter pleinement de cette chambre, pour une ambiance plus cocooning, vous pouvez aussi choisir l'intensité et la température de couleur de son bandeau lumineux LED. Bien sûr, plusieurs rangements prennent place à bord. Ultime astuce de la tente Intrepid : le





pourtour de son toit intègre un rail d'arrimage. Il devient ainsi possible d'y fixer des panneaux solaires, des barres de toit transversales ou tout autre accessoire «léger», dans la limite de 25 kg de charge.

BIENTÔT AU CATALOGUE

Sur le côté de la galerie Base Rack, ce Prado dévoile en exclusivité un prototype d'auvent autoportant 270°. Un modèle qui devrait faire son entrée au catalogue de l'équipementier australien d'ici la fin de l'année 2026. Première particularité de cet auvent qui n'a pas encore de nom commercial : il dispose de deux axes de pivot. Le premier (positionné à l'arrière) accueille trois bras qui déplient la toile de 380 g/m² au-dessus du coffre. Le second logé à l'avant utilise deux bras supplémentaires pour étendre la zone ombragée jusqu'à l'aplomb de l'aile avant. Souci du détail : chacun de ces cinq bras en aluminium intègre d'origine un pied télescopique pour renforcer la stabilité de la structure si nécessaire. Niveau résistance, cet awning est annoncé pour supporter des rafales de vent allant jusqu'à 44 km/h sans les pieds et 68 km/h avec les pieds. Et en cas de tempêtes extrêmes, des anneaux d'arrimage sont cousus sur tout le pourtour de la toile afin de faciliter l'installation de sangles d'arrimage au sol. À noter enfin que la version finale de cet auvent bénéficiera d'un éclairage Led intégré aux bras, et qu'elle pourra se convertir en pièce à vivre grâce à des murs amovibles fixés sur une Fermeture éclair déjà présente sur le prototype.

CHAQUE CHOSE À SA PLACE

Maintenant, intéressons-nous à l'aménagement intérieur de ce Prado qui conserve sa banquette arrière. Sur le plancher du coffre prennent place deux tiroirs de rangement ARB pouvant supporter une charge de 80 kg chacun. Mesurant 945 mm de profondeur par 280 mm de hauteur et 505 mm de largeur, ces derniers renferment des Cargo Gear Organizer. Disponibles en plusieurs tailles, ces sacs de rangement souples sont fermés par un couvercle en PVC transparent, idéal pour identifier le contenu d'un simple coup d'œil, tandis que les versions XXL bénéficient de cloisons amovibles à Velcro pour compartimenter encore plus l'espace. En complément, histoire de disposer d'un véritable plan de travail en bivouac, le tiroir ARB de gauche est coiffé d'une ingénieuse rallonge en Inox. Annoncée pour supporter jusqu'à 8 kilos, cette tablette coulissante ultra-fine peut se déployer à tout moment, que le tiroir la supportant soit ouvert ou fermé. Pour sa part, le tiroir de droite est surplombé par un plateau coulissant sur lequel est sanglée une glacière à compression ARB ZERO d'une capacité de 36 litres. Ce modèle monozone offre une plage d'utilisation de +10 °C à -22 °C, peut accueillir plusieurs bouteilles d'eau de 1,5 litre à la verticale et est entièrement contrôlable à distance via une application smartphone.

UNE VRAIE CENTRALE ÉLECTRIQUE

Toutefois, l'aménagement intérieur de ce Prado ne se limite pas qu'à ces deux tiroirs de coffre. Dissimulée

sur son côté gauche, derrière l'habillage de finition, se cache une batterie auxiliaire dédiée à alimenter tous les accessoires embarqués. Rechargé en roulant par l'alternateur du 4-cylindres via un coupleur-séparateur intelligent Redarc, cet accu auxiliaire distribue son énergie à travers un boîtier de gestion ARB USB Power Hub. Pour ceux qui ne connaîtraient pas cet équipement, il s'agit d'un répartiteur électrique de dernière génération qui intègre 5 circuits indépendants en 12 V, chacun protégé par des fusibles électroniques programmables allant de 5 A à 15 A. En cas de surcharge, le système coupe instantanément le circuit incriminé. Il suffit alors d'une simple pression sur un bouton pour le réactiver, une fois le problème résolu. De plus, cet ARB Hub dispose d'un petit écran couleur de 1,7 pouce qui affiche en temps réel la tension de la batterie, le voltage et la consommation électrique exacte de chaque canal actif. Enfin, sa façade propose quatre ports USB encastrés. Trois en 27 W et un en 100 W. Des prises USB-A et USB-C bien pratiques pour recharger rapidement des ordinateurs portables, des téléphones ou des drones ! Autre équipement électrique caché dans le coffre, un compresseur ARB Brushless 130 L/min pose ses valises derrière la garniture de l'aile arrière gauche. Son interrupteur de mise en marche et le raccord rapide dédié se cachent juste au-dessus, derrière le cache amovible plastique d'origine du Prado.

HABITACLE PRESQUE D'ORIGINE

À l'avant, les améliorations se révèlent plus discrètes. Les sièges comme la banquette arrière reçoivent des housses ultra-résistantes en néoprène épais lavable, tandis que des organisateurs de dossiers de sièges ARB multiplient le nombre de rangements à bord. Au sol, les moquettes intérieures sont quant à elles protégées par des tapis ARB en élastomère thermoplastique moulé sur mesure. Dotés de rebords hauts, ils empêchent la poussière et les débris de se glisser dessous. Enfin, l'ultime ajout dans l'habitacle pose ses valises sur le côté gauche de la planche de bord. Il s'agit de l'écran déporté du système ARB LINX qui sert de moniteur à un bornier intelligent sur lequel sont raccordés les éclairages additionnels ainsi que tous les autres accessoires ajoutés sur ce Prado. Sa fonction : remplacer tous les boutons physiques, manomètres et écrans additionnels par une interface tactile unique. Depuis cet écran installé le long du montant de pare-brise, vous pouvez donc mettre en marche le compresseur, gérer l'allumage de tous les Nacho Quatro, contrôler la tension des deux batteries, surveiller le bon fonctionnement de la glacière ZERO… Une interface qui vous permet de contrôler l'ensemble des accessoires embarqués d'une simple pression !

Certes, ce Prado 250 a pour fonction première de servir de vitrine roulante à ARB 4x4 Europe. Mais, à bien y regarder, il pourrait partir demain en raid. Seuls reproches que les voyageurs les plus exigeants pourraient lui adresser : son manque d'autonomie en carburant et en eau. Le premier s'avérerait simple à régler pour les responsables d'ARB 4x4 Europe. Ils n'auraient qu'à changer le réservoir auxiliaire d'origine du New Land Cruiser par un modèle The Long Ranger. D'une contenance de 80 litres, ce fuel Tank porterait la réserve totale du véhicule à 160 litres. Quant au second point faible, là encore, le problème serait assez simple à solutionner avec un réservoir d'eau logé le long du châssis ou sur le plancher devant les places arrière. ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon



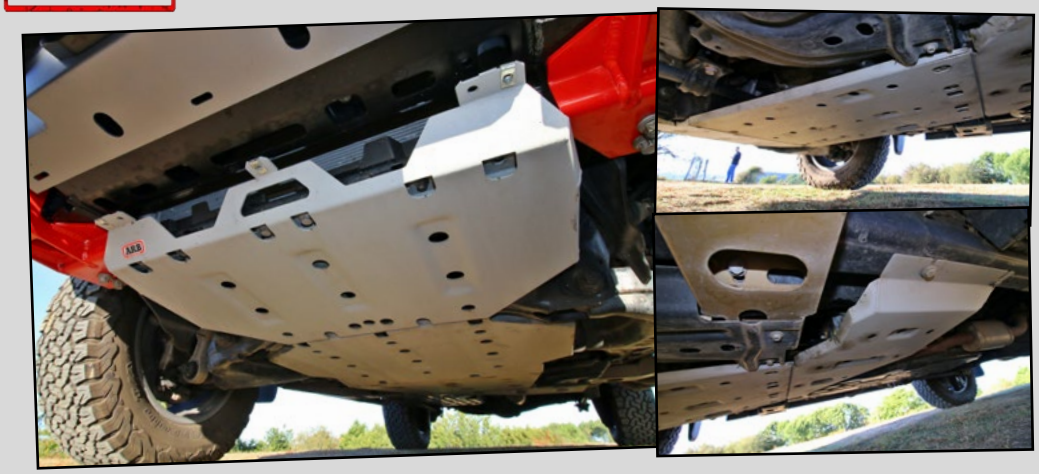


Modifications

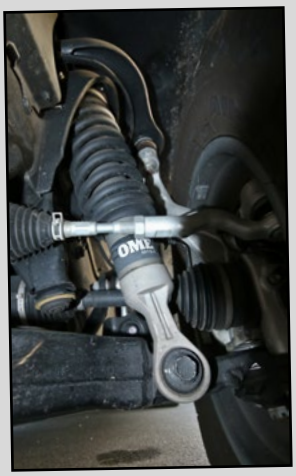
- Ressorts OME +40 mm
- Amortisseurs et combinés avant OME MT64
- Pneus BFGoodrich All-Terrain en 265/65 R18
- Snorkel Safari Armax
- Ski avant ARB 4x4 Accessories
- Blindage moteur ARB 4x4 Accessories
- Ski de boîte ARB 4x4 Accessories
- Pare-chocs avant Zenith avec recovery points 8-tonnes et platine intégrée de treuil
- Treuil ARB 10 000 lb
- Six phares Nacho Quatro dans le pare-chocs avant
- Bas de caisse Summit
- Galerie Base Rack en 1800 x 1270 mm
- Phare de travail ARB sur le côté droit de la galerie
- Huit phares Nacho Quatro sur l'avant de la galerie
- Tente de toit ARB Intrepid
- Prototype d'auvent ARB autoportant 270°
- Deux tiroirs de coffre ARB
- Rallonge en inox de tiroir ARB
- Cargo Gear Organizer dans les tiroirs
- Hub électrique ARB
- Batterie auxiliaire sur le côté gauche du meuble de coffre
- Coupleur / Séparateur Redarc
- Glacière à compression ARB ZERO 36 litres
- Compresseur Brushless ARB dans l'aile arrière gauche
- Tapis de sol ARB
- Housses de siège ARB
- Organiseurs de dossier de siège ARB
- ARB Linx « new generation »



Le Toyota LC Prado 250 d'ARB 4x4 Europe



Tout le dessous de ce Land Cruiser est protégé des chocs par un blindage intégral ARB confectionné en acier embouti de 3 mm d'épaisseur.



À l'avant, l'amortissement est assuré par de gros combinés filetés OME MT64.



En complément des combinés filetés, ce Prado reçoit des triangles supérieurs de suspension renforcée OME qui corrigent l'angle de chasse.



À l'arrière, essieu rigide oblige, ce Toyota repose sur un jeu de ressorts hélicoïdaux OME +200 kilos.



À l'instar du train avant, ce Prado se voit équipé d'un jeu d'amortisseurs OME MT64 à l'arrière. À noter que ces derniers s'habillent d'un pare-pierre en polyuréthane haute-densité amovible et remplaçable, histoire de protéger leurs tiges de toute projection.



En plus de leur diamètre imposant, les monotubes OME présentent l'avantage d'intégrer un piston flottant, une butée hydraulique de fin de course et un système de clapets dégressifs.



Histoire de lui garantir une meilleure motricité en TT, ce Land Cruiser est désormais chaussé de pneus BFGoodrich All-Terrain en 265/65 R18.



En prévision d'une potentielle optimisation du 2,8 litres D-4D, son aspiration d'air est rehaussée via ce snorkel Armax.



Exit le pare-chocs d'origine ! En lieu et place, ce Prado 250 accueille un Zenith fabriqué en acier de 3 mm.



Autre singularité du Zenith, en son centre, il est possible d'intégrer des éclairages additionnels. Barre leds ou phares comme ici avec six Nacho Quatro.



Autre caractéristique du Zenith, comme il vient en remplacement du bumper d'origine, il est conçu pour recycler les différents capteurs de proximité des aides à la conduite.





Caché derrière la plaque d'immatriculation, ce Land Cruiser se voit équipé du tout nouveau treuil ARB 4,5 tonnes.



La forme biseautée du Zenith améliore les capacités offroad du véhicule en dégageant le devant des roues.



Ultime singularité du pare-chocs Zenith, il est livré d'office avec ces anneaux de remorquage (recovery points). Repris directement sur les longerons du Prado, ils résistent jusqu'à 8 tonnes de traction.



Avantage de la galerie Base Rack qui coiffe ce Land Cruiser, sa conception permet de «la coller» au toit afin d'offrir une meilleure pénétration dans l'air.



Autre bénéfice de la galerie Base Rack, elle peut supporter jusqu'à 350 kilos en statique. Aucun souci donc avec la tente Intrepid qui ne pèse que 70 kilos dans la version 128 cm de large.



Pour le look plus que par réelle nécessité ! Show car oblige, huit phares Nacho Quatro prennent place à l'avant de la galerie Base Rack.



Sur le côté gauche de la galerie Base Rack, ce feu de travail ARB permet d'éclairer les abords du véhicule.





Sur le côté gauche de la galerie de toit, ce Prado se voit équipé d'un prototype d'auvent autoportant 270°.



Singularité du futur auvent autoportant ARB, sa toile revient vers le capot via deux bras pivotant vers l'avant.



Grâce à ces anneaux, il sera facile de sécuriser l'auvent en cas de fortes rafales de vent.



Afin de transformer l'auvent en pièce protégée des intempéries, il suffira de zipper des murs en toile via cette fermeture éclair.





Chaque bras de l'auvent ARB intègre d'office un pied télescopique.

Le Toyota LC Prado 250 d'ARB 4x4 Europe



Installée sur la galerie Base Rack, ce show car accueille la dernière-née des tentes de toit ARB 4x4 Accessories, alias l'Intrepid.



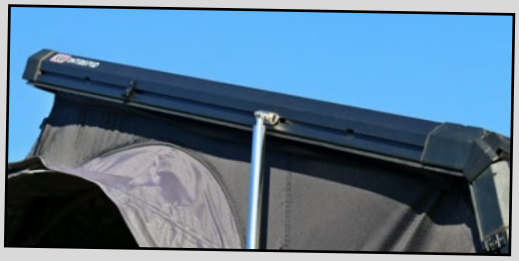
Particularité première de la tente Intrepid, son toit s'ouvre en deux parties pour maximiser l'espace intérieur disponible.



Afin de sécuriser la fermeture de la tente Intrepid, ces loquets de verrouillage peuvent être bloqués avec des cadenas.



Grâce à ces quatre vérins, l'ouverture de cette roof tent se fait de manière quasi automatique, en moins d'une minute.



Sur tout le pourtour du toit, un rail d'arrimage intégré permet de monter des accessoires comme des panneaux solaires, des barres de toit ou des plaques de désensablage. Seule limite, le poids de ce chargement ne doit pas excéder 25 kilos.



Seul petit reproche possible de faire à la tente Intrepid ! Comme elle ne mesure que 18 cm de haut en position fermée, il n'est pas possible de ranger son échelle d'accès à l'intérieur. Il vous faudra donc lui trouver une place à bord.



Afin d'admirer les étoiles, la toile arrière de la tente Intrepid est agrémentée de deux fenêtres de toit.



Grâce à ce filet fixé sur la face interne du toit de la tente, pas de problème pour ranger vos vêtements à bord.



De chaque côté de la tente, vous disposez de poches de rangement pour vos affaires personnelles.



Grâce à ces anneaux de fixation intégrés sur tout le pourtour de la toile, il vous sera facile d'ajouter une doublure thermique à l'intérieur de l'Intrepid.



Le couchage de l'Intrepid se compose d'un matelas principal haute densité multicouche de 50 mm d'épaisseur, d'un sous-matelas anti-condensation de 15 mm (qui assure une circulation d'air continue, évite l'accumulation d'humidité et isole du froid venant de la coque en aluminium) et d'une housse matelassée de protection de matelas amovible et résistante à l'eau.



À noter que l'Intrepid qui mesure 220 cm de long existe en trois largeurs différentes : 128, 140 et 160 cm.





Contrairement à la fenêtre arrière dont il faut déplier l'auvent manuellement, les ouvrants latéraux sont équipés d'auvents à déploiement automatique grâce à leurs arceaux souples en fibre de verre.



Afin de gagner un peu d'espace intérieur supplémentaire, l'arrière de la tente Intrepid intègre un cadre intérieur en U qui vient tendre l'arrière de la toile vers l'extérieur.



Au total, la tente Intrepid dispose de trois grandes ouvertures. Deux latérales et une arrière. Selon le véhicule sur laquelle elle sera montée, vous pourrez choisir votre point d'accès à votre convenance.



À l'arrière, ce plancher du coffre de ce Prado accueille deux grands tiroirs de rangement ARB.



Grâce à ces grosses poignées, même avec des gants, vous n'aurez aucun mal à ouvrir les tiroirs. À noter que ces poignées peuvent être verrouillées par clé.



Afin de conserver l'usage de la banquette arrière, les tiroirs ARB mesurent 94,5 cm de profondeur par 28 cm de haut et 50,5 cm de large.





Histoire que tout soit bien rangé dans les tiroirs, vous y trouvez des Cargo Organizers ARB.



Chaque tiroir ARB est conçu pour supporter une charge de 80 kg grâce à ses glissières montées sur des roulements à billes étanches.





Pour disposer d'un plan de travail à l'arrière du véhicule, le tiroir de gauche reçoit une rallonge «pique-nique» amovible en inox. Particularité de celle-ci, vous pouvez la tirer même quand le tiroir est fermé.





Une glacière à compression ARB ZERO 36 litres est sanglée sur un plateau coulissant pour une meilleure accessibilité à son contenu.

Le Toyota LC Prado 250 d'ARB 4x4 Europe



Afin qu'il soit facile de sangler n'importe quoi dessus, le plateau coulissant coiffant le tiroir de droite est équipé d'anneaux d'arrimage à dégagement rapide.



Sur le côté gauche de l'habillage des tiroirs de coffre, vous trouvez l'ARB US Power Hub qui gère l'alimentation de cinq accessoires embarqués. Il dispose aussi de quatre prises USB intégrées.



Sur le côté gauche de la planche de bord, contre la portière conducteur, vous retrouvez l'écran déporté de l'interface ARB Linx. Depuis son écran, vous contrôlez la mise en marche et le bon fonctionnement de quasiment tous les accessoires embarqués.



Du solide ! Histoire de faciliter l'accès à bord tout en protégeant les bas de caisse, ce show-car reçoit des marchepieds tubulaires ARB Summit repris directement sur le châssis.





Caché derrière la garniture de l'aile arrière gauche, un compresseur ARB Brushless pose ses valises. Seuls indices de sa présence, cet interrupteur de mise en marche et le raccord rapide cachés derrière une trappe amovible.



Les sièges avant comme la banquette arrière sont protégés des salissures par des housses néoprène ARB lavables.



Sur le côté droit de l'habillage du meuble de coffre, prend place deux prises allume-cigare 12 volts.



Histoire de parfaitement protéger les moquettes intérieures, des tapis de sol ARB prennent place à bord. Notez comme leurs rebords remontent haut sur le tunnel de boîte et débordent sur les seuils de porte.



Sur le dossier des sièges avant, prennent place des organiseurs ARB pour plus de rangements à bord.



LE HILUX A CHANGÉ.

VOTRE ENVIE D'AVENTURE, NON.



ARB équipe déjà votre nouveau Hilux:
Protection, suspension, éclairage, rangement et camping.
Tout ce qu'il faut pour aller plus loin, en toute confiance.

arbeurope.com

ARB
4X4 ACCESSORIES

Peu de nouveautés offroad au Mondial de Paris



Du 12 au 18 octobre dernier s'est tenu le 91ème Mondial de l'Automobile de Paris, au Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Pour l'occasion, malgré l'absence de certains grands noms du secteur (à l'image de BMW, Mini, Land Rover, Jaguar, Toyota ou encore Nissan), cette édition 2026 a réuni plus de 60 marques. À titre de comparaison, seuls 48 constructeurs avaient fait le déplacement en 2024. Malheureusement, pour nous autres passionnés de véhicules tout-terrain, les nouveautés à vocation offroad se sont révélées peu nombreuses. Mais il y en avait quand même quelques-unes. Voyez plutôt !

Texte : Dominique Marreau - Photos : Eric Paigneau


PEUGEOT
FIAT








EMIRA






E-SPACE
CONCEPT
NEW TRAFIC


UPandcharge
DUNLOP
Shell





Sans contestation possible, le stand le plus offroad du Mondial ! Et pour cause, le constructeur chinois BAW (Beijing Automobile Works) commercialise des modèles inspirés de la mythique Beijing Jeep 212, née à la fin des années 60 et encore utilisée de nos jours par l'armée chinoise. La gamme de ce constructeur s'articule autour de quatre modèles. Avec ses lignes de caisse qui font penser à la Wrangler JLU, le BAW 212 T01 désigne un modèle 5-portes reposant sur un châssis séparé et un jeu de gros essieux rigides. Un modèle disponible uniquement en motorisation essence 2L turbocompressé ou en turbodiesel 2L, s'il vous plaît. À ses côtés, comme son nom le laisse entendre, le BAW 212 Pick-up est une variante utilitaire à double cabine et benne. Deux modèles déjà disponibles en Allemagne et en France chez certains importateurs indépendants, comme Equip'Raid à Mulhouse. Sur le même espace, les visiteurs du 91ème Mondial de Paris ont également pu découvrir en avant-première le Mavero, la déclinaison 3-portes du 212 T01. Mesurant 441 cm de long, ce modèle se distingue notamment par son toit rigide amovible. Enfin, le constructeur chinois a profité du Mondial pour présenter aux Européens le X03 PHEV, un grand SUV hybride rechargeable dont le design se rapproche clairement de celui d'un Ford Bronco Sport.







Avec plus de 120 concessions ou points de vente dans l'Hexagone, le constructeur BYD est désormais un acteur incontournable du marché automobile français. Spécialisé dans les berlines 100 % électriques ou hybrides, le constructeur chinois a décidé de s'inviter sur le segment des pick-up avec son Shark. Doté d'une motorisation hybride rechargeable, ce modèle à benne se veut une alternative au Ford Ranger PHEV ou au nouveau Toyota Hilux Hybride. Adoptant la technologie Super Hybride DMO et une transmission intégrale, ce double cabine accueille sous son capot un moteur essence 1,5 L turbocompressé de 150 chevaux qui sert de générateur embarqué pour alimenter deux moteurs électriques (avant et arrière) et une batterie de stockage. Résultat : il offre une autonomie de 90 km en mode 100 % électrique (WLTP) et de 675 km en mode combiné. Seule incertitude le concernant, BYD n'a pas encore confirmé son arrivée sur le marché français.



Pour célébrer les 400 ans de la Marine nationale, Citroën a développé un show-car sur la base du nouveau C3 Aircross lancé à l'été 2024. Imaginé par le centre de design du constructeur, cet exercice de style adopte un look clairement baroudeur, inspiré de l'univers naval. Extérieurement, ce modèle se distingue par des boucliers avant et arrière redessinés, des passages de roue élargis, une rehausse de suspension et des jantes de 17 pouces chaussées de pneus offroad. Dans la calandre, on découvre des antibrouillards additionnels et son toit est surplombé par une galerie spécialement dessinée pour accueillir les sacs et équipements des plongeurs de la Marine.



Aux côtés de la Spring à motorisation 100 % électrique, les deux stars du stand Dacia répondaient au nom de Duster Tribrid 150 4x4 et de Bigster Tribrid 150 4x4. Deux modèles qui adoptent une motorisation hybride associant un moteur 1,2 L essence/GPL mild-hybrid 48V à l'avant et un moteur électrique de 31 ch à l'arrière pour assurer leur transmission intégrale. Développant une puissance combinée de 150 chevaux, cette technologie offre une autonomie de 1 500 km et permet de rouler en mode électrique pur en usage urbain.





Sur le stand du constructeur chinois Denza, les visiteurs du 91ème Mondial de Paris ont pu admirer le Bao 5, le premier SUV de la marque premium chinoise et filiale de BYD. Un modèle qui se positionne comme un concurrent direct du Land Rover Defender ou du Toyota Land Cruiser. Sous son capot, le Bao 5 embarque une motorisation hybride rechargeable combinant un moteur essence 1,5L turbocompressé de 150 chevaux et deux moteurs électriques (avant/arrière), pour une puissance cumulée de 544 chevaux et 760 Nm de couple. À noter qu'il repose sur un véritable châssis séparé et dispose d'une suspension à double triangulation à l'avant comme à l'arrière.





Le 28 avril 2026, au Musée National de l'Automobile de Mulhouse, le constructeur Ipop Automobiles dévoilait son quadricycle électrique, conçu par Christophe Winkelmuller et assemblé en Alsace dans l'usine Dangel. Baptisé Ipop, ce dernier se décline en deux versions : un modèle biplace bridé à 45 km/h (accessible dès 14 ans) et un modèle 4-places limité à 90 km/h (accessible dès 16 ans). Autre particularité de l'Ipop 90 : une version 4x4 existe au catalogue. Certes, il ne s'agit pas d'un véritable 4x4, mais avec 135 km d'autonomie, on n'a aucun mal à se l'imaginer s'aventurer sur les chemins.





Une très belle surprise attendait les passionnés de 4x4 sur le stand de Ford, puisqu'y trônait le Raptor T1+ de Romain Dumas, qui a fini à la 22ème place du classement général final du dernier Dakar Rallye en janvier dernier. Autre véhicule que le constructeur américain avait mis en avant : son Ranger MS-RT Champion Edition. Ce pick-up assemblé à la main par le préparateur anglais MS-RT au Royaume-Uni se veut plus sportif que ses homologues disponibles en concession, avec une suspension sport abaissant sa hauteur de caisse de 40 mm, des jantes alliage de 21 pouces, des passages de roues élargis de 82 mm et des jupes latérales sculptées. Autres signes distinctifs : son pare-chocs arrière intègre un diffuseur, et un becquet prend place à l'arrière de la cabine. Côté motorisation, ce modèle proposé exclusivement en version Double Cabine sera commercialisé soit avec le V6 turbodiesel 3L EcoBlue de 240 chevaux, soit avec le bloc hybride rechargeable 2,3L EcoBoost PHEV développant 281 chevaux.



À l'occasion du Mondial 2026, Suncar France a présenté en avant-première mondiale la Moke Mk2, la nouvelle version de la voiture électrique décapotable reprenant le design de l'icône homonymique des années 1960. Par rapport à la génération précédente, elle offre une autonomie doublée, atteignant 170 km selon les normes WLTP grâce à une batterie LFP de 23,5 kWh. Fabriquée à la main dans le Warwickshire, en Angleterre, cette auto 4-places est équipée d'un moteur électrique de 33 kW (qui lui permet de rouler à 80 km/h), d'une carrosserie en aluminium et d'un coffre avant verrouillable de 86 litres. Certes, encore une fois, la Moke n'a pas vocation à faire du tout-terrain pur et dur, mais grâce à sa hauteur de caisse, rien ne lui interdit de s'aventurer dans les chemins.





Autre véhicule électrique exhibé au Mondial qui peut afficher quelques petites prétentions offroad : la Bagnole de Kilow, filiale du Groupe Savoy. Conçu et assemblé à Cluses (Haute-Savoie), ce quadricycle électrique biplace se distingue par son approche low-tech, minimaliste et réparable. À noter que ce véhicule fonctionnant sur batterie est disponible en deux versions : L6e (sans permis, dès 14 ans) et L7e (80 km/h, avec permis B1). Seul petit point négatif si vous souhaitez vous aventurer dans les chemins : ce modèle ne dispose que de deux moteurs-roues brushless montés sur le train arrière. Il s'agit donc d'un 2-roues motrices propulsion.







Il y a deux ans, en hommage à la célèbre Croisière Noire d'André Citroën de 1924, Éric Vigouroux se lançait dans un projet fou avec sa Croisière Verte : traverser l'Afrique du nord au sud jusqu'au Cap avec quatre Citroën AMI. Soit un périple de plus de 17 000 kilomètres à travers 16 pays, en utilisant exclusivement des énergies renouvelables et sans véhicule d'assistance. Après ce premier succès, l'ancien pilote de rallye-raid français se prépare à un nouveau défi pour la fin de l'année : traverser le Sahara à bord d'une version modifiée de la Citroën AMI (transformée en 4-roues motrices grâce à l'ajout d'un second moteur électrique). Une conception qui n'est pas sans rappeler l'architecture des 2CV Sahara. Voilà pourquoi trônait un exemplaire de ce modèle sur le stand. À ses côtés, vous pouviez aussi découvrir la 2CV avec laquelle Jacques Séguéla et Jean-Claude Baudot ont fait un tour du monde entre 1958 et 1959, traversant 8 déserts et 50 pays en l'espace de 13 mois.







Cette année, Jeep France était représenté par son concessionnaire local, le Groupe Neubauer, qui compte trois points de vente officiels à Paris et dans sa proche couronne. Pour l'occasion, les visiteurs du Salon ont pu découvrir sur ce stand trois modèles Jeep : deux Compass (dont un avec la motorisation hybride 4xe) ainsi qu'un Avenger. Par contre, point de Wrangler JL ou JLU. Et pour cause, Jeep a mis fin officiellement à la commercialisation de son modèle le plus emblématique en Europe.



Première participation pour Jaecoo, marque du groupe chinois Chery. Pour l'occasion, le constructeur de l'Empire du Milieu présentait l'intégralité de sa gamme électrifiée, en commençant par le Jaecoo 5. Un SUV disponible en versions hybride et 100 % électrique, qui fait penser au Range Rover Sport et qui, histoire d'affirmer son côté baroudeur, arborait à Paris une galerie de toit et des coffres de rangement latéraux. À ses côtés, les visiteurs ont pu admirer le Jaecoo 7, un SUV familial proposé en versions hybride et hybride rechargeable (PHEV).





Sur le stand du constructeur chinois Maxus Motors (filiale de SAIC Motor), les passionnés de 4x4 ont pu découvrir en exclusivité le restylage du pick-up T60 MAX et de son cousin électrique, l'eTerron 9. Comparé à la génération précédente, le T60 MAX nouvelle version (disponible en concession dès janvier 2027) se distingue par une nouvelle face avant plus agressive, avec une calandre redessinée, des lignes de caisse plus dynamiques et l'intégration de nouveaux rails de toit. À bord, l'habitacle a été entièrement remodelé pour une ambiance plus haut de gamme, inspirée des SUV. Par contre, sous le capot, pas de changement puisqu'il utilise toujours un 4-cylindres 2L turbodiesel. Pour sa part, dans sa version remaniée, l'eTerron 9 bénéficie d'une mise à niveau de ses équipements : suspension pneumatique adaptative, habitacle premium avec finition à base de cuir synthétique, plastiques moussés, gestion intelligente des modes de conduite et de la récupération d'énergie…







Sur le stand Renault, tous les regards étaient tournés vers les concept-cars R5 Turbo 3E, l'E-space Concept ou encore la Renault 8 Gordini Concept. Pourtant, un autre show-car a retenu notre attention. Son nom : la R4 JP4x4. Dévoilée initialement à Roland-Garros en mai dernier, cette étude de style s'inspire clairement des Renault 4 Plein Air de 1969 et Renault 4 JP4 de 1981. Niveau motorisation, ce show-car se voit équipé d'un moteur électrique par essieu, pour lui assurer une vraie transmission intégrale. Autre atout appréciable en vue d'une utilisation hors route, la JP4x4 gagne 15 mm de garde au sol comparée à une R4 E-Tech classique.



Le Mondial de l'Automobile de Paris 2026 marque le grand retour de Subaru sur le marché français. Pour l'occasion, le constructeur japonais exhibait sur son stand son tout nouveau E-Outback. Fidèle au concept initié en 1995, ce break surélevé se démarque de ses concurrents par de réelles aptitudes à s'aventurer hors route. À commencer par sa garde au sol de 21 cm et sa transmission intégrale assurée par deux moteurs électriques (un par essieu). Histoire d'affirmer encore plus son côté baroudeur, l'exemplaire exposé à Paris était équipé d'une tente de toit et d'une gamme complète d'accessoires outdoor.

R.L.C DIFFUSION

Djebel Xtreme

SPÉCIALISTE DE PIÈCES DÉTACHÉES ET PERFORMANCES
TENTE DE TOIT & ACCESSOIRES BIVOUAC
ATELIER DE PRÉPARATION 4X4 & VANLIFE



WWW.RLC-DIFFUSION.FR

Djebel Xtreme · SMARTCAP · AFN 4x4 accessories · EFS · FRONT RUNNER DOMETIC

02.41.79.83.80 - COMMERCIAL@RLC-DIFFUSION.FR - RLC DIFFUSION - ZA DU BON RENE - 49750 CHANZEAUX

modulauto SPÉCIALISTE 4x4

ÉQUIPEMENTS & ACCESSOIRES 4X4

CONCEPTION ET RÉALISATION SUR MESURE DE VOTRE PROJET











BÉNÉFICIEZ DE NOTRE EXPÉRIENCE DE TERRAIN

NOMBREUX ACCESSOIRES TESTÉS SUR LES PISTES DU MONDE
EN RAID ET RALLYE-RAID

04 75 67 44 44 WWW.MODULAUTO.COM

Amonzevo Motrix

Raid Horizon Dune - Algérie
Du 31 octobre au 23 novembre 2026
Pays : Algérie

Raid Sultanat d'Oman 2026
Du 27 novembre au 11 décembre 2026
Pays : Oman

Raid Horizon Dune Mauritanie
Du 22 janvier au 20 février 2027
Pays : Mauritanie

Raid Sultanat d'Oman
Du 05 au 19 mars 2027
Pays : Oman

Horizon Dune Tunisie
Du 27 mars au 05 avril 2027
Pays : Tunisie

Tras Montes Portugal
Du 24 avril au 01 mai 2027
Pays : Portugal

Transsierras Andalouse
Du 02 au 09 mai 2027
Pays : Espagne

Raid Sardaigne
Du 21 au 30 mai 2027
Pays : Sardaigne

Raid Crète
Du 11 au 19 juin 2027
Pays : Crète

Tras Montes Portugal
Du 21 au 28 août 2027
Pays : Portugal

Raid Sardaigne
Du 10 au 19 septembre 2027
Pays : Sardaigne

Horizon Dune et Roc - Maroc
Du 10 au 22 octobre 2027
Pays : Maroc

Raid Horizon Dune - Algérie
Du 30 octobre au 22 novembre 2027
Pays : Algérie

Raid Sultanat d'Oman
Du 26 novembre au 10 décembre 2027
Pays : Oman

... ET ENCORE PLUS DE DATES DANS L'AGENDA EN LIGNE DISPONIBLE SUR WWW.AGENDAOFFROAD.FR

Globatlas Adventures

Raid Madagascar
Du 27 décembre 2026 au 02 janvier 2027
Pays : Madagascar

Raid Sui Percosi Siciliani
Du 10 au 20 avril 2027
Pays : Sicile

Raid Bihac
Du 12 au 21 avril 2027
Pays : Croatie, Bosnie et Serbie

Raid Prokletije
Du 24 avril au 09 mai 2027
Pays : Grèce, Albanie et Monténegro

Raid Sakalava
Du 10 au 25 mai 2027
Pays : Madagascar

Raid Alpi Italiane
Du 10 au 16 juillet 2027
Pays : Italie

Chobe Expedition
Du 13 au 27 juillet 2027
Pays : Botswana

Raid Kopaonic
Du 04 au 19 août 2027
Pays : Croatie, Bosnie, Albanie

Rallye tout-terrain FFSA 2026

Rallye Plaines et Vallées : 27 au 29 novembre

Rallye tout-terrain FFSA 2027

Rallye des Collines d'Arzacq : 5 au 7 mars
Rallye du Labourd : 2 au 4 avril
Rallye du Gâtinais : 23 au 25 avril
Rallye Jean de la Fontaine : 21 au 23 mai
Rallye du Barétous : 4 au 6 juin
Rallye Terres d'Armagnac : 9 au 11 juillet
Rallye d'Orthez Béarn : 6 au 8 août
Rallye Cidre et Pommiers : 20 au 22 août
Rallye des Cîmes : 3 au 5 septembre
Rallye Dunes et Marais : 1 au 3 octobre
Rallye des 7 Vallées d'Artois : 29 au 31 octobre
Rallye Plaines et Vallées : 26 au 28 novembre

ROCKALU

Awent

AUTOPORTANT 450°



UN ABRI INSTANTANÉ, OÙ QUE VOUS SOYEZ



WWW.ROCKALU.COM

Nouveau

ARB
4X4 ACCESSORIES



Toyota Hilux TRAVO (2026)

NOUVEAUX ACCESSOIRES ARB 4X4

Tout ce qu'il faut pour aller encore plus loin.

ARB propose désormais une gamme complète d'accessoires développés spécifiquement pour le nouveau Toyota Hilux MY26 / AN2.



Protection, suspension Old Man Emu, récupération, motricité, chargement, éclairage et bien plus encore pour transformer le nouveau Hilux en un 4x4 prêt pour toutes les ventures.



PROTECTION



HARDTOP



SUSPENSION



SYSTÈME D'AIR

03 67 34 19 27
07 65 77 38 82
info @ promyges4x4.fr

4x4
www.promyges4x4.fr



Une double finale d'anthologie



Après deux ans d'absence, le week-end du 26 au 27 septembre dernier, le truck trial a fait son grand retour sur le mythique terrain de Montalieu-Vercieu (38). Durant ces deux jours, le centre 4x4 de la Vallée Bleue a en effet accueilli la double finale de l'Europa Truck Trial et du Trophée France Truck Trial. En un mot, les ultimes dates du Championnat d'Europe et du Championnat de France. Un double rendez-vous qui, pour ne rien gâcher, coïncidait avec les 30 ans de la première édition de trial camion organisée sur ce terrain. Pour l'occasion, presque 50 équipages étaient présents, prêts à repousser les limites de la gravité et de la physique au volant de leurs camions. Récit.

Le Montalieu Truck Trial 2026

Il y a trente ans de cela, en septembre 1996, le centre 4x4 de la Vallée Bleue à Montalieu-Vercieu (38) accueillait, pour la toute première fois de son histoire, une épreuve de trial camion avec une manche de l'Europa Truck Trial. Depuis lors, le Championnat européen de trial camion est revenu chaque année faire une halte sur ce terrain isérois. Une tradition qui s'est malheureusement arrêtée brutalement en 2024, après que les instances dirigeantes de l'Europa Truck Trial ont pris la décision unilatérale de supprimer la date française de leur calendrier… au grand dam des passionnés et équipages qui plébiscitaient cette épreuve depuis sa création.

UN SHOW SPECTACULAIRE

Il faut dire aussi que le spectacle proposé par les concurrents sur ce type de compétition a de quoi régaler les spectateurs. Au cours du week-end, les teams (composés d'un pilote associé à un ou deux copilotes) s'affrontent sur plusieurs zones spécialement tracées afin de les mettre en difficulté. Chacune d'entre elles comporte un nombre total de six portes matérialisées par des piquets. L'objectif : toutes les franchir sans jamais toucher ou casser un piquet ou, pire, sans jamais en laisser une de côté. Retirez celles d'entrée et de sortie, il en reste encore quatre à valider dans un sens bien spécifique. Et, parole de passionné, les traceurs de zones ne facilitent pas la tâche des pilotes. Primo, car les piquets symbolisant les portes ne sont guère espacés, laissant peu de marge de manœuvre. Deuzio, car ils prennent un malin plaisir à les positionner à des endroits impossibles : en haut d'une marche, en travers d'une zone de croisement de ponts, au beau milieu d'un dévers… En un mot, à des endroits difficiles à aller chercher ! Heureusement, chaque équipage est libre de ses mouvements. En effet, une fois la porte d'entrée franchie, les concurrents peuvent sillonner la zone

Classement Europa Truck Trial de Montalieu - Classe 2-essieux



Team Minimog's



Team Heidenreich Trucksport



Racing Team Avia Future



Team Jm Grenad



Team Full & Watt Trucktrial 2



Team Full & Watt Trucktrial



Team BMH



Team Plein Gaz



Team Dadou Mog



Team Sangliers Du Morvan



Team Heidenreich Unimog 1700



Classement Europa Truck Trial de Montalieu - Classe 3-essieux

1er



Team Alsace Truck

2ème



Team Koren

3ème



BFS Trucksport Team I

4ème



Team Manent-Cellier

5ème



Wheels Over The World

6ème



Philipp Aus Dem Hanfbachtal

Classement Europa Truck Trial de Montalieu - Classe 4-essieux

1er



Truck Trial Team Reicher

2ème



Hs-Schoch Hendrickson Truck

3ème



Truck Trial Team Reicher II

4ème



Truck Trial HK's Neue Generation

5ème



Team HK 3.0

6ème



Team BF71 II

Classement Europa Truck Trial de Montalieu - Classe Prototype

1er



Zebra-Zwo-Offroad-Team

2ème



Truck Trial Team Man Proto

3ème



Team Jccmog

4ème



Action Lev



comme bon leur semble, pour franchir les portes dans l'ordre qu'ils veulent. Il n'y a que deux règles importantes à respecter. Déjà, entre chaque porte, ils n'ont droit qu'à six changements de trajectoire (trois marches avant et trois marches arrière). Ensuite, ils ne doivent pas s'arrêter plus de quinze secondes d'affilée. Difficulté supplémentaire : les pilotes ne peuvent pas s'inspirer de la trajectoire adoptée par leurs petits camarades de jeu. Tout simplement car un même groupe mélange des teams concourant dans diverses catégories. Or, selon le type de truck conduit, les trajectoires divergent complètement. Et c'est sans compter avec les aléas de course, les mauvaises prises d'informations, les pertes d'adhérence… Un show tellement impressionnant à regarder que certains spectateurs n'hésitent pas à parcourir plusieurs centaines de kilomètres pour admirer ces mastodontes équilibristes dans leurs œuvres.

DEUX FINALES EN UNE

Attrait supplémentaire du dernier Montalieu Truck Trial, cette édition réunissait simultanément l'élite de l'Europa Truck Trial et les meilleurs équipages en lice pour le Trophée France Truck Trial. Soit une cinquantaine d'équipages en tout, venant des quatre coins de l'Europe : de France bien sûr, mais aussi d'Allemagne, d'Autriche ou encore de République Tchèque… Comme d'habitude, tout ce petit monde était réparti en différentes catégories selon le type de camions conduits. En Europa Truck Trial, les concurrents sont regroupés selon le genre de truck qu'ils pilotent (2-essieux, 3-essieux, 4-essieux ou prototypes). En Trophée France Truck Trial, les classes se révèlent légèrement différentes car sont prises en compte aussi les largeurs de voie et l'empattement des camions. À noter que certains concurrents jouaient sur

Classement Trophée France Truck Trial de Montalieu - Classe S1



Team No Stress & Destress



Team Les Fous Du Volant



Team Les Acharnés Truck Trial

Classement Trophée France Truck Trial de Montalieu - Classe S2



Team Gang Of Sud Est



Team Mogli



Team Les P'tits Jurassiens



Team Brizfer



Team Full & Watt 1



Team 48



Team Envoi Du Bois



Team BB Niglotins



Team Les Lady Mog



TEAM PLEIN GAZ



TEAM DAUPHIDROME



TEAM LES NIGLOS 2



TEAM LES BAZUTS



TEAM BARDY



CLASSEMENT TROPHÉE FRANCE TRUCK TRIAL DE MONTALIEU - CLASSE S3



TEAM TRIAL CAMION 74



TEAM TRIAL CAMION 74 II



CLASSEMENT TROPHÉE FRANCE TRUCK TRIAL DE MONTALIEU - CLASSE S4 ET S5



TEAM ALSACE TRUCK



TEAM MANENT-CELLIER



TEAM PACMAN



TEAM BF 71





les deux tableaux. Mais revenons-en au classement final du week-end. En Europa Truck Trial, les équipages tricolores se sont encore une fois révélés très bons à Montalieu-Vercieu. Pour preuve, en catégorie 2-essieux, la victoire est revenue au team Minimog's #204. Un succès qui lui a permis de décrocher le titre suprême de Champion d'Europe des 2-essieux. Pour sa part, le Team Alsace Truck #302 a soulevé la coupe en classe 3-essieux, ce qui lui a permis d'être sacré Vice-Champion d'Europe et Champion de France de la classe S4. Sur la deuxième finale qui se jouait ce même week-end, la classe S1 fut remportée par le team No Stress & Destress #101, sacré Champion de France 2026. En S2, c'est le team Gang of Sud-Est qui se montra le plus habile en Isère. Malheureusement pour lui, n'ayant pas participé aux autres dates du calendrier, le titre national revint au team Mogli. Chez les S3, grâce à sa victoire en terre iséroise, le team Trial Camion 74 décrocha le

titre national 2026. Enfin, en classe Prototype, c'est le Team Gerbaud qui repartit avec la coupe de Montalieu-Vercieu. Mais c'est le team Envoi du Lourd Papa qui fut sacré grâce à ses deux secondes places à Privas et Montalieu.

Comme le veut la tradition, le week-end s'est clôturé avec la spectaculaire Montée Impossible. Hors-compétition, cette épreuve purement démonstrative pousse les machines et les hommes dans leurs derniers retranchements puisque, face à une paroi rocheuse abrupte parsemée de marches géantes, les pilotes tentent l'ascension sous les acclamations du public. Si certains ont dû renoncer face à la difficulté, d'autres se sont fait de belles frayeurs en frôlant le tonneau. Mais assez parlé, place au classement en photos ! ■

Texte et photos : Eric Paigneau

Classement Trophée France Truck Trial de Montalieu - Classe Prototype



Team Gerbaud



Envoi Du Lourd Papa



Gang Of Carcassonne



Team DB Hills



Team LVM



Team La Relève



Team Pupu

Un salon en même temps

Afin que la fête soit totale, les responsables du Montalieu Truck Trial avaient eu la bonne idée d'organiser un grand salon en parallèle de la double finale. Pour l'occasion, des concessionnaires et préparateurs poids lourds, des garages offroad et des artisans locaux attendaient les visiteurs sur leur espace respectif afin de leur découvrir leur cœur de métier. Petite visite guidée.



EQUIP'RAID

Equip'Raid, implanté à Mulhouse en Alsace, est spécialiste depuis plus de 35 ans en matière de **4x4**, de **tout terrain** et d'**aventure** !



Vente en ligne
www.equip-raid.com

Atelier
de préparation

Magasin
showroom de 250m²



Equip'raid importe & homologue des 4x4 légendaires !

Euro 6 | Sans malus | Fiscalité utilitaire avantageuse*

*selon modèle, configuration homologuée, activité et réglementation fiscale en vigueur.

EQUIP'RAID Voyages

Partez à l'**aventure** et découvrez les plus beaux **déserts du monde** !



Scannez et découvrez notre univers !

EN SAVOIR +

www.equip-raid.com | 03 89 61 90 88 | vpc@equip-raid.com | Equipraid

Partenaire historique des spécialistes 4X4, vanlife et voyage, Outback Import sélectionne et importe des marques premium, garantissant depuis plus de vingt ans, des produits fiables, et adaptés aux besoins des professionnels de l'off-road et de leurs clients.
https://www.outback-import.fr/

LE MEILLEUR DES ACCESSOIRES OFF-ROAD ET OUTDOOR



ARB 4X4 ACCESSORIES

RHINO-RACK

MAXTRAX

OLD MAN EMU

OFF ROAD PARTS

JAMES BAROUD

OUTBACK IMPORT

Outback Import - OTC sas au capital de 150000€ - RCS 457 538 614 Aix-en-Provence - Crédit photo : Rhino Rack - tous droits réservés - Photos non contractuelles 0070 Outback'import 04/2026



Les Gallois Chris et Rachel Bird ont sorti les griffes

Décidément, le premier week-end d'octobre aura souri aux Gallois ! Tandis qu'Elfyn Evans a décroché son premier titre de Champion du Monde WRC, Chris et Rachel Bird se sont imposés avec brio sur la 9ème épreuve de la saison du Championnat de France des Rallyes Tout-Terrain. Au terme du Rallye Dunes & Marais, le pilote du Rivet #2 a pris, par la même occasion, la tête du Championnat ! Pour leur part, impressionnants dans la dernière spéciale du rallye, Yannick Lonne-Peyret et Vincent Marestin ont coiffé sur le fil leurs copains Jean-Philippe Pelieu et Maxime Bourdieu pour le gain de la 2ème place finale ! Du côté des 2RM, Nicolas Méchin a soulevé la coupe à domicile avec son copilote Gaétan Floriant, tout comme Romain Locmane et Baptiste Vasseur dans le Challenge SSV. Enfin, dans le Trophée des 4x4, comme l'an passé, ce sont Benoît et Angélique Demanneville qui se sont montrés les plus rapides au terme du week-end. Récit du week-end.



Comme chaque année, le rallye Dunes & Marais arbore fièrement un plateau riche en qualité et en quantité. Il faut dire que le bord de mer, les locations à des tarifs abordables et un rallye peu cassant forment sûrement la recette du succès depuis près de cinquante ans. Côté course, le Championnat est très serré au départ de l'épreuve puisque Vincent Poincelet ne dispose que de trois petits points d'avance sur Chris Bird, qui a bien l'intention d'inverser la tendance. Le Britannique n'a pas eu besoin de forcer son talent puisque, dès la première spéciale, le Fouquet de Vincent Poincelet connaît un souci technique et doit renoncer dans le deuxième chrono. Dommage ! Sans véritable pression, le pilote du Rivet #2 a tout de même roulé sur un rythme élevé. Il signe cinq meilleurs temps le samedi avant d'assurer le dimanche et de filer vers une victoire méritée avec sa fille Rachel comme copilote. Le Gallois reprend par la même occasion la tête du Championnat à deux épreuves de la fin. Rien n'est fait ! De son côté, la bagarre pour la médaille d'argent fut somptueuse. Longtemps deuxième avec son Fouquet Nissan, Jean-Philippe Pelieu s'est fait déloger une première fois le dimanche matin par un Baptiste Caussade bien réveillé, mais contraint à l'abandon dans le premier passage dans Javrezac.

UNE BATAILLE HALETANTE

Le pilote de Loudenvielle reprend son bien durant quatre spéciales, mais c'est son ami Yannick Lonne-Peyret qui le déloge dans l'ultime ES et qui prend les points de la deuxième place et du meilleur temps dans la dernière ES avec son Fouquet Nissan. Une fin de rallye incroyable pour le béarnais et son copilote Vincent Marestin, qui ont été étincelants sur la fin de l'épreuve. Bravo ! Forcément un peu déçus, Jean-Philippe Pelieu et Maxime Bourdieu complètent le tiercé gagnant avec leur Fouquet Nissan. Un premier podium riche en émotions pour nos compères. Pour leur part, Adrian Marfell et Thomas Lefebvre s'intercalent au 4ème rang avec leur Fouquet Nissan après une course qui est allée crescendo. Encore un beau résultat pour ce duo qui est décidément à l'aise sur tous les terrains. Le quinté est complété par le spectaculaire Christophe Garcia qui n'a pas molli durant le week-end avec son Rivet Porsche. Un résultat réconfortant avec son coéquipier Jacques Angevin. Pour sa pige annuelle, Jean-Philippe Durandet a montré encore de belles choses au volant de son Fouquet. Avec Audrey Lachieze, il précède l'équipage le plus attendu du week-end, composé de Vincent et Léo Foucart, qui ont régalé les passionnés avec leur monstrueux Rivet Mazda. La huitième place revient à Antoine Voisin et Antony Levray, qui prennent également la deuxième place de groupe avec leur buggy maison équipé d'un moteur BMW. Belle progression sur le week-end pour Mike Faulkner et Peter Foy, qui rentrent au parc fermé avec la 9ème place en poche. Ils devancent Julien Ermano et Julien Noé, qui n'ont pas été épargnés par les soucis techniques mais qui ont signé de très bons chronos.

ABANDONS EN CASCADE

En 2RM, Nicolas Méchin et Gaétan Floriant ont décroché une belle victoire au volant de leur Méchin Honda. Pourtant, leur course n'a pas été de tout repos ! L'équipage a notamment dû composer avec un échappement fissuré et une tringlerie de boîte capricieuse. Malgré ce problème mécanique, il a su garder son calme et poursuivre sa route pour aller chercher une victoire qui n'en a que plus de valeur. Bravo pour ce très beau succès à domicile.

Derrière, Nicolas et Léane Larroquet semblaient bien partis pour monter sur la deuxième marche du podium. Malheureusement, leur belle course a pris fin à seulement deux spéciales du but à la suite d'un souci technique. Une grosse déception pour l'équipage, qui avait jusque-là réalisé une très belle prestation. Cette mésaventure profite à Sébastien Dubois et Baptiste Salles, qui récupèrent une très belle deuxième place avec leur CRD Suzuki. Régulier et toujours bien placé, le leader de la catégorie a parfaitement su tirer profit des circonstances pour décrocher un nouveau résultat solide. Une performance importante dans l'optique du Challenge 2RM 2026 ! Sur leurs terres, Jean-Michel et Kévin Séguineaud montent sur la troisième marche du podium et offrent une belle récompense au public local venu les encourager. Derrière ce trio, Baptiste Ravat et Loïc Bonard se sont montrés réguliers pour prendre la quatrième place avec leur SFC Honda. Ils devancent Lillian Touzot et Inaki Elguezabal, qui complètent le top 5 au volant de leur Phil's Car Renault.

UNE RÉGULARITÉ PAYANTE

Du côté des SSV, Romain Locmane et Baptiste Vasseur ont parfaitement maîtrisé leur sujet avec leur Can-Am Maverick R. Très réguliers et régulièrement aux avant-postes dans les spéciales, ils décrochent une belle victoire après avoir résisté jusqu'au bout face à leurs poursuivants. Laurent Carbonaro et Mathieu Julien ont longtemps entretenu le suspense, ils échouent de très peu pour la victoire mais signent une superbe deuxième place. Le podium est complété par Gabriel et Marion Rayrat, qui placent leur Can-Am Maverick XRS sur la troisième marche.

UNE VICTOIRE POUR 15 SECONDES

Dans le Trophée des 4x4, Benoît et Angélique Demanneville ont confirmé leur très bonne prestation de l'an passé en s'imposant de nouveau avec leur Mitsubishi Pajero. Très rapides tout au long de l'épreuve, ils décrochent une belle victoire devant Hervé Dulondel et Laurent Biblocque qui prennent la deuxième place avec leur Jeep Grand Cherokee. Longtemps au contact du vainqueur, ils échouent à seulement 15" du Pajero. Le podium est complété par le Land Rover Defender des réguliers Daniel Upton et Harry Nicoll qui devancent les capés Andy Sargeant et Chris Hammond qui ont connu quelques difficultés. ■

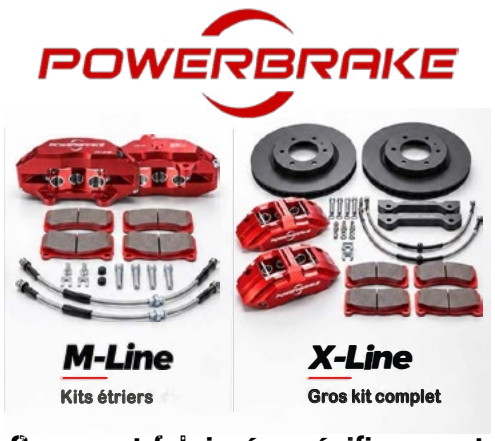
Texte : FFSA
Photos : Lionel Montmain

Le Top 25 du rallye Dunes & Marais 2026

Cl	N°	Equipage	Voiture	Temps	Cat
1	2	Chris Bird / Rachel Bird	Rivet Mitsubishi Evo 10	1:19:19.5	T1a
2	6	Yannick Lonne-Peyret / Vincent Marestin	Fouquet Nissan	1:20:20.0	T1a
3	10	Jean-Philippe Pelieu / Maxime Bourdieu	Fouquet Nissan	1:20:23.4	T1a
4	178	Adrian Marfell / Thomas Lefebvre	Fouquet Nissan	1:20:48.7	T1a
5	42	Christophe Garcia / Jacques Angevin	Rivet Porsche	1:21:04.2	T1a
6	16	Jean-Philippe Durandet / Audrey Lachieze	Fouquet Nissan	1:21:30.0	T1a
7	25	Vincent Foucart / Léo Foucart	Rivet Mazda	1:21:49.9	T1a
8	79	Antoine Voisin / Antony Levray	Voisin Bmw	1:22:06.3	T1a
9	179	Mike Faulkner / Peter Foy	Fouquet Nissan	1:22:06.4	T1a
10	81	Julien Ermano / Julien Noe	Caze Nissan	1:22:19.7	T1a
11	15	Guillaume Noirot / Tom Fauconnet	Fouquet Nissan	1:22:31.9	T1a
12	177	Richard Mann / Peter Wilson	Rmoffroad Jaguar	1:23:07.0	T1a
13	84	Guillaume Laborde / Marie-Alexandra Viart	Fouquet Nissan	1:23:09.0	T1a
14	98	Damien Legagnoa / Stephan Legagnoa	Fouquet Nissan	1:24:02.6	T1a
15	188	Richard Kershaw / Mason Kershaw	Lofthouse Nissan	1:24:50.0	T1a
16	106	Lionel Babaquy / Ambre Pelerin	Rivet Kawasaki	1:24:52.8	T1a
17	32	Yann Clevenot / Lucas Darrigol	Crd X4 Kawasaki	1:24:56.0	T1a
18	36	Henrik Bossart / Robin Moroch	Rivet Nissan	1:25:09.9	T1a
19	75	Thierry Frugier / Charles Savoye	Fouquet Porsche	1:26:14.7	T1a
20	14	Pascal Bidart / Bruno Roy	Fouquet Nissan	1:26:14.8	T1a
21	65	Jean Michel Caekebeke / Damien Caekebeke	Fouquet Nissan	1:26:16.7	T1a
22	260	Nicolas Mechin / Gaétan Floriant	Méchin Honda	1:27:30.5	T1b
23	487	Romain Locmane / Baptiste Vasseur	Can-Am Maverick R	1:27:32.3	Ssv
24	423	Laurent Carbonaro / Mathieu Julien	Can-Am Maverick R	1:27:38.4	Ssv
25	191	James King / Tom King	Rivet Nissan	1:27:39.5	T1a


GLOBE CAMPER
PRÉSENTE SA NOUVELLE ENTITÉ
100% DÉDIÉE À LA PRÉPARATION
DE VÉHICULES TOUT-TERRAIN
MOD #002
LAND CRUISER
ADVENTURE VEHICLES
MODIFIED
By Globe Camper
OFFROAD CONVERSION
MOD S #001
SPRINTER 144
MODIFIED
By Globe Camper
CONTACT@GLOBECAMPER.COM
MODIFIED.OFFROAD
04 34 27 30 86
Crédit photo: Anna Childéric


Vos freins d'origine
n'ont pas été conçus
pour cette charge.
Poids supplémentaire, pneus plus gros et longs descentes peuvent pousser les freins OEM au-delà de leurs limites.


POWERBRAKE
M-Line
Kits étriers
X-Line
Gros kit complet
Conçus et fabriqués spécifiquement
pour 4x4 hors route et overland


salesint@powerbrake.ch
www.powerbrakeglobal.com


LA BIBLIOTHÈQUE OFFROAD 4x4 MAGAZINE
EN TÉLÉCHARGEMENT GRATUIT SUR
WWW.OFFROADMAG.FR



Seth Quintero confirme son talent au Maroc





Aucun doute possible, la 27ème édition du Rallye OLA Energy du Maroc restera gravée dans les annales du rallye-raid. D'abord parce qu'au terme d'une semaine de course disputée entre Agadir et Zagora, Seth Quintero a confirmé son statut de « grand nom de la discipline » en devenant le plus jeune pilote à s'imposer sur l'épreuve marocaine. Ensuite parce que, grâce à son triplé final, Toyota s'est relancé au Championnat du monde des constructeurs. Enfin parce que la course s'est soldée par un ultime rebondissement d'anthologie avec l'abandon de Sébastien Loeb à seulement quelques centaines de mètres de l'arrivée. Retour sur cette semaine.

À seulement 24 ans, Seth Quintero s'impose désormais comme un incontestable futur top-pilote de rallye-raid. Après sa victoire en Argentine en juin, le prodige américain du team Toyota Gazoo Racing vient de devenir le plus jeune vainqueur du Rallye OLA Energy du Maroc en catégorie Auto. Copiloté par le chevronné Andrew Short, Seth Quintero a livré une prestation d'une maturité impressionnante, misant sur une régularité de métronome pour décrocher la victoire finale. Une stratégie doublement payante puisqu'elle lui a également permis de repartir du pays de Sa Majesté Mohammed VI avec une réelle option pour le titre de Champion du monde W2RC 2026.

LES FAUVES SONT LÂCHÉS

Mais revenons-en au déroulé de sa semaine. Lors de la première journée de course, Guy Botterill (Toyota Gazoo Racing SA), Carlos Sainz (Ford Racing), Guillaume de Mévius (X-Raid Mini) et Mathieu Serradori (Century Factory Racing) se sont livrés à un véritable jeu de chaises musicales sur la piste. Mais, suite à une attaque de tous les instants sur les 100 derniers kilomètres, c'est João Ferreira (Toyota Gazoo Racing SA) qui est sorti vainqueur de cette folle course-poursuite, s'imposant avec seulement 3 secondes d'avance sur la Dacia de Lucas Moraes, passé également en mode « full attack » en fin de spéciale. Une cinquième victoire en classe Ultimate pour le pilote portugais qui lui a logiquement offert les commandes du rallye. Derrière le Sandrider de Lucas Moraes, on retrouvait dans l'ordre le Century CR7 de Mathieu Serradori (+16") et le Ford Raptor de Mitch Guthrie (+1'07"). Pour sa part, le futur gagnant de l'épreuve, Seth Quintero, se contenta du septième chrono du jour. Grand perdant de ce Stage 1 : Sébastien Loeb. Alors qu'il roulait sur le même rythme que son coéquipier Lucas Moraes (et jouait donc une place sur le podium), un mystérieux souci électrique a immobilisé le nonuple champion du monde WRC en bord de piste au kilomètre 202. Obligé de « quitter » la spéciale, le tenant du titre 2025 écopa de 15 heures de pénalité et dut dire adieu à ses rêves de doublé. Malgré cela, pas question pour lui d'abandonner la course, car il pouvait encore marquer de précieux points en vue du titre mondial 2026.

JOURNÉE SANS POUR AL-ATTIYAH

Au terme de la deuxième journée de course, nouvelle victoire pour le team Toyota Gazoo Racing puisque Henk Lategan devança les deux Ford Raptor d'Eryk Goczał (+41") et de Carlos Sainz (+1'12"). Quatrième à 4'46", Lucas Moraes affichait quand même un grand sourire en arrivant au bivouac car, João Ferreira ayant perdu plus de six minutes sur lui au cours de la journée, le pilote Dacia récupéra les commandes du classement général. Pour sa part, Seth Quintero franchit une nouvelle fois la ligne d'arrivée de la spéciale avec le 7ème chrono. Mauvaise journée par contre pour Nasser Al-Attiyah (Dacia Sandriders). Alors qu'il semblait filer vers sa 54ème victoire en W2RC, une panne mécanique l'arrêta dans son élan… à seulement 9 kilomètres de l'arrivée ! On assista alors à une scène inattendue : son coéquipier Sébastien Loeb joua les dépanneurs de luxe en le remorquant jusqu'à la ligne d'arrivée. Une mésaventure qui fit perdre quand même plus de 45 minutes au pilote qatari et brisa ses rêves de victoire finale. Décidément, ce début de rallye ne souriait pas au team Dacia. Autres malchanceux du jour, Guy Botterill (Toyota Gazoo Racing SA) partit en tonneau tandis que Yazeed Al-Rajhi (Overdrive Racing) resta stoppé par un problème mécanique au beau milieu d'un cordon de dunes.





BIS REPETITA POUR AL-ATTIYAH

Décidément, Nasser Al-Attiyah (Dacia Sandriders) se souviendra longtemps de ce 27ème Rallye du Maroc. Alors qu'il semblait une nouvelle fois bien parti pour décrocher le meilleur chrono du jour, il fut de nouveau stoppé en bord de piste par un souci mécanique. Tout bénef pour Sébastien Loeb qui fila alors vers sa 25ème victoire en W2RC. Un succès plus important qu'il n'y paraît, car il lui rapporta 5 points supplémentaires au Championnat du monde W2RC. À sa suite, Carlos Sainz (Ford Racing), Seth Quintero (Toyota Gazoo Racing W2RC) et Guillaume de Mévius (X-Raid Mini) complétèrent un top 4 composé de quatre véhicules différents. Grand absent de la feuille de pointage de ce Stage 3, le leader du général Lucas Moraes (Dacia Sandriders) est parti à la faute à 12 km de l'arrivée. À cause d'une saignée mal négociée, son T1+ s'envola et fit plusieurs tonneaux. L'arceau de sécurité étant trop endommagé pour continuer, cette mésaventure fit le bonheur de Carlos Sainz, nouveau leader du général. Une première pour lui avec le team Ford ! Deuxième du général à 3'20", Seth Quintero réalisa aussi une bonne opération du jour en précédant Nani Roma (Ford Racing), João Ferreira (Toyota Gazoo Racing SA) et Henk Lategan (Toyota Gazoo Racing W2RC). Mais rien n'était encore figé dans le marbre car les cinq pilotes en tête du classement se tenaient en moins de 10 minutes.

SURSAUT D'ORGUEIL POUR EKSTRÖM

Ayant dû quitter prématurément la spéciale de la veille sur un souci mécanique alors qu'il occupait la quatrième place du général, Mattias Ekström (Ford Racing) aborda l'avant-dernière spéciale du rallye plus remonté que jamais. Une rage qui s'avéra payante puisque le pilote suédois signa sa onzième victoire en W2RC, offrant par



la même occasion la première victoire de la semaine à la marque à l'ovale bleu. Pour sa part, son coéquipier Mitch Guthrie compléta le podium de l'étape. Seul Henk Lategan (Toyota Gazoo Racing W2RC) s'intercala entre les deux. Encore une fois sixième de l'étape (+3'10"), Seth Quintero (Toyota Gazoo Racing W2RC) fut l'autre grand gagnant du jour puisqu'il s'empara de la tête du classement général, reléguant son coéquipier Henk Lategan à plus de deux minutes et 45 secondes.

UN RALLYE N'EST JAMAIS FINI

Pour la dernière journée du Rallye du Maroc, Seth Quintero n'a pris aucun risque, préférant gérer son avance. D'où sa nouvelle sixième place du jour. Une attitude prudente mais payante à l'image de tout son rallye. La preuve : sans jamais faire mieux que troisième lors d'une étape, le pilote nord-américain remporte l'épreuve. Un succès qui fait suite à la victoire au Desafío Ruta 40 quatre mois plus tôt et qui lui offre la tête du championnat FIA au détriment de Sébastien Loeb. Une victoire aussi de bon augure pour le team Toyota Gazoo Racing à trois mois du coup d'envoi du Dakar 2027, car elle rappelle à tous qu'il faudra compter avec les Hilux DKR GR en Arabie saoudite. Mieux encore, le Rallye du Maroc 2026 se termine par un triplé pour le team nippon, João Ferreira terminant à 4'23" du prodige américain et Henk Lategan à 4'42". Un tir groupé qui relance aussi le championnat des constructeurs, jusqu'alors dominé par le team Dacia Sandriders. L'autre fait marquant de ce Stage 5 concerne Sébastien Loeb. Alors que le pilote français semblait bien parti pour signer le meilleur chrono du jour et ainsi récupérer quelques précieux points dans sa course au titre mondial, il se retrouva immobilisé… à seulement 700 mètres de l'arrivée ! Roue avant arrachée. Rageant pour le pilote français qui vit Seth Quintero prendre les commandes du Championnat du monde des pilotes avec 13 points d'avance.

Maintenant, rendez-vous fin novembre pour l'Abu Dhabi Desert Challenge, la cinquième et dernière manche du championnat. ■

Texte : Marcel Thébault - Photos : ASO / DPPI / Red Bull







VANLIFE EXPO

SALON DU VOYAGE EN VÉHICULE AMÉNAGÉ

PARC EXPO BORDEAUX
14-15 NOVEMBRE

NOUVEAU PÔLE AVENTURE

EQUIP'RAID

CARAPACE STORE

VANS
FOURGONS
CAMIONS
POIDS LOURDS
VÉHICULES 4X4
CELLULES PICK UP
TENTES DE TOIT
MINI-CARAVANES
REMORQUES
ÉQUIPEMENT



BAPTÊMES 4X4 GRATUITS

VANLIFE-EXPO.COM

Les articles parus dans le magazine





Préparation Dacia

Bigster Concept	58
Duster 1 by Euro4x4Parts	2
Duster 1 by Outback Import	43
Duster 3 Adventure 2025	108
Manifesto Concept	79





Préparation Ford

Bronco Concept du Easter Safari 2021	61
Bronco Concept-cars de Holly	53
Bronco DR	68
Bronco du King Of The Hammers 2021	59
Bronco Off-Roadeo Cliffhanger Project	113
Bronco Overland Concept	55
Bronco R-Race	44
Bronco Riptide Project	65
Concept-cars des Ford Auto Nights 2022	58
Expedition Off-Grid Concept	70
F-150 « Big Foot » d' Emil Grimsson	49
F-150 « rockcrawling » de Lemuel Foster	22
F-150 Lightning Police Responder	77
F-150 Lightning Supertruck	99
F-150 Lightning Switchgear	94
F-150 Raptor R Concept 2025	117
Ranger « expédition » by ARB 4x4 Europe	34
Ranger « expédition » by Outback Import	44
Ranger « raid » by ARB 4x4 Europe	67
Ranger « raid » by RLC Diffusion	19
Ranger « vitrine » by Adventech 4x4	38
Ranger Raptor « vitrine » by Equip'Raid	94
Ranger Raptor « show-car » by Rockalu	104
Ranger Raptor Baja 1000	80
Ranger Raptor T1+ 2025	101
Ranger Raptor T1+ du team NWM Castrol	72
Ranger Raptor V6 « vitrine » by Promyges 4x4	108
Ranger Raptor V6 « vitrine » by Rockalu	84
Ranger Raptor V6 de Bertrand Lechleiter	105
Ranger Tactical Force	99
Ranger V6 « vitrine » by ,ARB 4x4 Europe	92

Préparation Inéos Automotive

Grenadier et Quartermaster Trialmaster X Letech	113
Grenadier Trialmaster X	123
Prototypes Ineos du Goodwood Festival 2024	101
Quartermaster Kaiju Concept	107





Préparation Isuzu

D-max « raid » by Modul Auto	81
D-max « raid » de Jean-Pierre Bardy	21
D-max « raid » de William Chaussemy	21
D-max « vitrine » by Abian Pays Basque	87
D-max « vitrine » by Euro4x4parts	62
D-max AT35 2021	61
D-max AT37 2025	99
D-max Double Cab « raid » de la famille Barré	28
D-max et Mu-X Concept X	34
D-Max GO2 OffRoader	51
D-max Mudmaster	105
D-max N60F by Abian Pays basque	74
D-max T2 de Marion Andrieu	3





Préparation Jeep

Cherokee XJ « Monster » de Jonathan Piani	22
Cherokee XJ « Rouden Rock » de Jeep Village	50
Cherokee XJ T2 du Team Pure Innocent	17
CJ Surge Concept	80
CJ5 « Butterfly » by Jungle's 4x4	112
CJ5 V8 de Sylvain Eugène	91
Comanche « Superlift » by Modul Auto	88
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2016	6
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2017	18
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2018	29
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2019	40
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2021	61
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2022	73
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2023	85
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2024	96
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2025	109
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2026	120
Gladiator « raid » by Equip'Raid	79
Gladiator « vitrine » by Rockalu	108
Gladiator « vitrine » by Trans 4 Equipement	106
Gladiator 6x6 Next Level	62
Gladiator by Mopar	37
Gladiator de Robby Gordon et Erik Miller	39
Gladiator Farout Concept	53
Gladiator Top Dog Concept 2021	56
Grand Cherokee ZJ 4L de Jungle's 4x4	124
Grand Cherokee WH « Afrique » de Jean-Bernard Godio	111
Wrangler ARTT Sunchaser Concept	110
Wrangler JK Harley-Davidson by Parts Jeep	1

Wrangler JKU « 6x6 » de Bruiser Conversions	35
Wrangler JKU « raid » de Découverte Offroad	3
Wrangler JKU « raid » de Nicolas Picot	23
Wrangler JKU « Safari Tours » by Indiancars	19
Wrangler JKU « T-max » by Trans 4 Equipement	13
Wrangler JKU avec hard-top Gazell	7
Wrangler JLU « Code 1 » de Dynatrac	49
Wrangler JLU « raid » by ARB 4x4 Europe	45
Wrangler JLU « Rhino-Rack » by Dream Team Car	107
Wrangler JLU « vitrine » d'ARB 4x4 Europe	70
Wrangler JLU Feet Run	83
Wrangler JLU Rubicon 392 Concept	52
Wrangler LJ Maximus by Genright Off Road	57
Wrangler Striker Concept	121
Wrangler TJ « Outback Challenge» de Jérome Montador	88
Wrangler TJ « rockcrawling » d'Eric Maniable	5
Wrangler YJ « PRV » de Louis Cassou	107
Wrangler YJ « rockcrawling » de Jean-Baptiste Ley	48
Wrangler YJ « rockcrawling » de Sébastien Edange	3





Préparation Land Rover

Defender 100 pouces de Damien Tournadre	88
Defender 100 pouces de Vincent Roubin	97
Defender 100 Tray-back de Christian Simon	1
Defender 110 « suspension pneumatique » by Sven Made	26
Defender 110 « raid » by Sud-ouest 4x4	4
Defender 110 « raid » d'Aménagement 4x4	14
Defender 110 « raid » d'Aurore d'aventures	7
Defender 110 « raid » de Patrice Comrit	20
Defender 110 Crew Cab « raid » de Gilles Espinosa	32
Defender 110 des Messagers autour du monde	84
Defender 110 Hommage II by Chelsea Truck Company	39
Defender 110 Project Viper	21
Defender 110 Rancho de Nova Offroad	9
Defender 110 RoverLand de Hollender et Daurelle	101
Defender 110 Teddy du team Auton(h)ome	124
Defender 110 Td4 « raid » by XS Offroad	16
Defender 110 TD5 des Land Rêveurs	116
Defender 110 Kahn «The End Edition»	17
Defender 130 « raid » de la Nomad Family	19
Defender 130 d'Adventech 4x4	25
Defender 130 de Service 4x4	24
Defender 90 de Stéphane Deslandes	23
Defender 90 Td4 de Yann Taillandier	93
Defender 90 Td5 de Rudy Roquesalane	31
Defender Dakar D7X-R	116
Defender de Franck Daurelle et Françoise Hollender	15
Defender pour le Dakar Rallye 2026	110
Defender W2RC 2026	107
Discovery 1 bobtail de Yannick Croutch	106
Discovery 1 tray-back de Fabrice Faurie	6
Discovery 1 tray-back du team EPC Bat	3
Discovery 1 V8 T2 de Pascal Leboucher	60
Discovery 2 de Sébastien Bierne	5
Discovery 3 TDV6 « raid » by ReulParts	39
Discovery 5 by ReulParts	43
Discovery 5 Project Hero	17
Discovery 5 Trek Edition	50
Discovery Series II de Benjamin Ould	103
Range Rover « winch challenge » du team Xtrem Sud-ouest	4
Range Rover bobtail de Damien Chicco	112
Range Rover bobtail pick-up de Guy Robert	122
Range Rover P38 « raid » de Fabrice Cadet	18
Range Rover P38 de la famille Gatignol	21
Range Rover pick-up d'Olivier Borie	28
Range Rover pick-up de Florent Garcia	99





Préparation Mercedes / Unimog

Brabus 550 Adventure 4x4²	17
Brabus 800 Adventure XLP	48
Brabus 850 4x4² Final Edition	39
Brabus Class-G Adventure	62
Brabus Crawler et le Brabus 900 XLP	74
Class-G « trial » de Michel Allart	7
Class-G 270 « Dakar » ex-Groine Developpement	64
Class-G 580 du Pape François 1er	105
Class-G G63 AMG 6x6	51
Maybach G 650 Landaulet	17
Unimog « trial » du team les P'tits Suisses	18
Unimog 416 « trial » de Jean-Pierre Bardy	7





Préparation Mitsubishi

Baja Raider	58
Jeep Mitsubishi J3 « collector »	41
L200 / Triton Sport Duaron	52
L200 / Triton Survivor	38
L200 AXCR	89
L200 Fast & Furious Live	30
L200 Monster Concept	39
Mi-Tech Concept	44
Outlander PHEV Baja Race	57
Pajero « Afrique » de Vincent Carpentier	123
Pajero « raid » de Stéphane Louis	5
Pajero 3,2l « Afrique » de Franck Bouchard	112
Pajero Adventure Concept	39
Pajero d'assistance de MMSP	29
Pajero Offroad Edition de Poland	62
Pajero T2 de Jean-Pierre Arnal et Marc Ascola	120
Pajero V6 « raid » de Bertrand Lechleiter	68

Les articles parus dans le magazine





Préparation Nissan

Altima-te AWD Concept	39
Ariya EV Pôle To Pôle	83
Armada Mountain Patrol	46
Baroud «Fanta Limon» Dakar 1987	15
Baroud 160 tray-back de François Lioux	29
Desert Runner Concept	44
Destination Frontier Concept	53
Dune Patrol Concept	116
Ebro « raid » de la famille Lecq	7
Frontier « rallye féminin » du Team Wild Grace	55
Frontier Tarmac Concept	104
Frontier Trailgater Project	104
Frontier V8 Concept	80
Juke Hybrid Rally Tribute	74
Navara D23 de RLC Diffusion	83
Navara Dark Sky Concept	35
Navara EnGuard Concept	12
Navara Off-Roader AT32	30
Navara Pro-4X Warrior	86
Navara Sentinel Concept	37
Nissan 370 Zki	28
Nissan Surf-Out Concept	69
NV Cargo X	18
Pathfinder « balade » de Philippe Reix	4
Pathfinder T1B de Dominique Bastouilh	88
Patrol de Cathy Blanchet-Perrette et Sylvie Freches	124
Patrol « Monster Trol » de Jean-Marc Suscillon	67
Patrol « Outback Challenge » du team 2B4x4	48
Patrol 160 de Florent Faisandier	104
Patrol Y60 « raid » de la Mayax Family	13
Patrol Y60 de Thierry Aylies	108
Patrol Y60 du team LC / DC	15
Patrol Y60 du Team Normandie Endurance	30
Patrol Y61 « raid » de Dimitri Deschamps	1
Patrol Y61 « raid » de Dominique Lecourbe	2
Patrol Y61 3 litres de DS Location	95
Patrol Y61 de Gilles Grab	20
Patrol Y61 de Sébastien Lecourbe	96
Patrol Y61 Gazelle Storm et le Navara Gazelle	47
Patrol Y61 Super Safari, Falcon, Gazelle et Gazelle-X	40
Terrano II 3Litres « Afrique » de Frédéric Garcia	119
Terrano PHEV Concept	122
Titan Red Cross	36
Titan Ultimate Parks	57
Titan XD Surfcamp	33
Titan XD Warrior	4
Winter Warriors	17
X-Trail Mountain Rescue	94

Préparation / présentation SSV

Can-am Maverick T3 by DS Racing	82
Can-am Maverick X3 « rallye TT » du Team Quad Bike Evasion	18
Can-am Maverick X3 MAX de Matt Burroughs	60
Can-am Maverick X3 Turbo « rallye TT » de Vincent Locmane	5
Can-am Maverick X3 XRS du Team RM Sport	59
OT3 du Red Bull Off-Road Junior 2020	45
Polaris « secours en montagne » by Speedfactory	55
Polaris RZR Pro R Factory 2024	96
Polaris RZR Turbo de Jordane Fournier et Vincent Chambouvet	15
Polaris RZR XP 2024	85
Polaris Xpedition ADV et XP 2024	87
Polaris Xpedition de Quin Schrock	97





Préparation Suzuki

Jimny « winch challenge » de Guillaume Leleu	9
New Jimny d'ARB Europe	42
New Jimny Jbox by ARB	39
Samuraï « Extrême » de Nicolas Truchi	118
Samurai « Nissan » de Nicolas Courthieu	91
Samuraï « trial » d'Arnaud Lacomme	7
Samuraï « trial » de Dominique Lecourbe	1
Samuraï « winch challenge » d'Eddy Lion	14
Samurai d'André Carpentier	88
Samuraï de Cyril Valle	10
Samuraï de Stéphane Pontet	112
Samuraï du garage 4x4 Futé 34	69
Samuraï « Kroum » de David Rémy	124
Samuraï tray-back de Mickael Bertschi	8
Suzuki Maxi Série de Jean-Erick Lachenaud	121
Vitara « winch challenge »de Benoît Villain	73
Vitara du garage 4x4 Futé 34	79





Préparation Toyota

4Runner Tonka	3
4Runner TRD Surf Concept	104
Baja Cruiser Concept	104
FJ Bruiser Concept et le Retro Cruiser	92
FJ Cruiser « raid » de Serge Fontagnères	65
Hilux IRS Overdrive Racing et Gazoo Racing	36
Hilux Overdrive T1 de Ronan Chabot	2
Hilux Revo « raid » d'Antonio Nogueira	12
Hilux Revo « raid » d'ARB Accessories Australia	61
Hilux Revo « raid » de Modul'Auto	23
Hilux Revo « raid » de PSI Azalaï	11
Hilux Revo « Raider » de Modul Auto	102
Hilux Revo « Worker » de Modul Auto	93
Hilux Revo AT44 by Arctic Trucks Dubaï	38
Hilux Revo d'Euro4x4Parts	59

Hilux Revo d'Euro4x4parts Espagne	76
Hilux Revo d'Eurojapan Car & Parts	46
Hilux Revo de Promyges 4x4 France	98
Hilux Revo de Rockalu	75
Hilux Revo Invincible d'ARB 4x4 Europe	80
Hilux Revo Invincible de RLC Diffusion	95
Hilux Revo show-car 2026 d'Euro4x4parts	122
Hilux Revo Tonka	18
Hilux Revo Worker by Autoventure et Modul'Auto	36
Hilux Revo Xtra Cab by Modul Auto	45
Hilux Revo Xtra Cab d'Outback Import	51
Hilux Revo Xtra Cab de SDO Expéditions	47
Hilux Tamiya Bruiser	32
Hilux Vigo « Afrique » du garage Koro	54
Hilux Vigo « raid » de Synchro Aventure	2
Hilux Vigo « tour du monde » by Equip'Raid	85
Hilux Vigo de Laura Gauthier et Dorian Marte	92
Hilux Vigo du team Modul Auto Racing	79
Hilux Xtreme Concept	33
Land Cruiser BJ 42 « ponts portiques » de Blaise Chesnard	124
Land Cruiser FZJ 100 « Afrique » de Jacques Salcedo	106
Land Cruiser Globe 360 Cruiser d'Arnaud Viossange	121
Land Cruiser GRJ 79 du garage TipToy 74	104
Land Cruiser HDJ 100 "Afrique" by Sud-ouest 4x4	6
Land Cruiser HDJ 100 "Tango" by Sud-ouest 4x4	3
Land Cruiser HDJ 100 de Fabien Petit Jean	105
Land Cruiser HDJ 80 « Afrique » de François Ibanez	112
Land Cruiser HDJ 80 « collector » de Thierry Larribaud	1
Land Cruiser HDJ 80 « Jacky Ickx » de Patrick Lardeau	16
Land Cruiser HDJ 80 « raid »de François et Giselle Bille	25
Land Cruiser HDJ 80 « Restomod » by TipToy	119
Land Cruiser HDJ 80 du garage 4x4 Futé 34	76
Land Cruiser HDJ 80 T1 de Bernard Andrieux	124
Land Cruiser HJ 61 « autonomie » de Jean-Paul Dutoyer	88
Land Cruiser HZJ 73 hélicoïdal by Sud-ouest 4x4	46
Land Cruiser HZJ 78 « raid » de Synchro Aventures	10
Land Cruiser HZJ 80 « rallye féminin » de Cindy Catalan	11
Land Cruiser KDJ « rallye féminin » de Pays Basque Expérience	3
Land Cruiser KDJ 120 « balade » de Philippe Dupin	4
Land Cruiser KDJ 120 « rallye féminin » du team Ténèré	20
Land Cruiser KDJ 120 de Laurent Eck et Vincent Remblier	27
Land Cruiser KDJ 120 de Marc Bignon	19
Land Cruiser KDJ 120 de Simon Audouin	98
Land Cruiser KDJ 120 « Evo 2 » de Simon Audouin	117
Land Cruiser KDJ 150 « raid » by le garage Tiptoy	77
Land Cruiser KZJ 70 de Gyl Ruschel et Pauline Hargous	110
Land Cruiser KZJ 77 de Louis Graciet	97
Land Cruiser KZJ 95 de Josiane Arénales	37
Land Cruiser KZJ 95 de Bruno et Babeth Vetter	24
Land Cruiser Prado 250 « ARB Signature »	105
Land Cruiser Prado 250 AT37	107
Land Cruiser Prado 250 by Taubenreuther GmbH	117
Land Cruiser Prado 250 ROX Concept	104
Land Cruiser VDJ 76 de Norbert Lechleiter	103
Land Cruiser VDJ 78 « Afrique » de Jacky Lechleiter	107
Land Cruiser VDJ 76 « Raid 2 » de Norbert Lech	120
Land Cruiser VDJ 79 double-cabine de Tom Lechleiter	113
Land Speed Cruiser	13
Rav-X Concept	104
Scion 01 Concept	116
Tacoma Back to the Future	2
Tacoma Overland-Ready	57
Tacoma TRD ProRunner #84	104
Tundra de Kevin Costner	38
Tundra Trailhunter Concept	80





Préparation Autres Marques

Ariel Nomad 2	101
Audi Q6 e-Tron Offroad Concept	107
Bureko 6x6	40
Chevrolet Beast Concept	68
Chevrolet Colorado Xtreme Concept	6
Chevrolet Colorado ZH2	13
Chevrolet K5 Blazer-E	56
Chevrolet Silverado EV du Team Hall Racing	108
Chevrolet Silverado Fox Factory Edition 2024	98
Citroën Traction 11B d'Eric Massiet du Biest	123
Dodge Ram 1500 Rebel TRX Concept	15
Equus Scout concept	69
Fiat Fullback de pickup-center.fr	20
Flying Huntsman Civilian Carrier 6x6	29
GM Defense ISV	52
GMC Canyon AT4 OvrlandX Concept	67
GMC Hummer EV EarthCruiser	90
GMC Hummer X Concepts	123
GMC Sierra All Mountain	28
Hennessey Bronco VelociRaptor	72
Hennessey F-150 VelociRaptor 2017	17
Hennessey Gladiator Maximus	44
Hennessey Goliath 700	50
Hennessey Mammoth 1000 TRX	64
Hennessey Ranger VelociRaptor	41
Honda Ridgeline Baja	10
Honda Rugged Open Air Concept	37
Hummer H2 « raid » de Norbert Dubois	27
Hummer H3 « Afrique » by Team Lardeau Compétition	117
Hyundai Boulder Concept	121
Hyundai Santa Fe Extreme Off-Roader	52
Hyundai Satellite 2,5l de Sud-Ouest 4x4	112
Iveco Massif 3L HPT	18
Kia Seltos X-Line Concepts	56
Kia Tasman Weekender Concept	109
Lada Niva 1600 de Kevin Mur	37
Lexus GXOR Concept	56
Lexus ROV Concept	69
Monster trucks du team Gusmann	10
Opel Frontera « Trial » d'Eric Tillard	94
Opel Rocks e-Xtreme Concept	81
Peugeot Pick-up « Désert » by Stafim	35
Peugeot Rifter 4x4 Concept	29
Pinzelec d'Alpine de Véhicules Spéciaux	73
Porsche 911 Dakar	80
Porsche Cayenne « raid » de Jean-Jacques Feuillerat	24
Rally Fighter by Local Motors	49
Ram 1500 Rebel OTG concept	44
Ram 2500 Power Wagon et 1500 RHO Concepts	104
Renault « 4L Trophy » de Nicolas Durand et Clément Doublet	16

Les articles parus dans le magazine

Renault 4Ever Trophy	79
Renault Duster Extreme Concept	13
Renault X-Truck de Frédéric et Sylvia Boureau	28
Rezvani Hercules 6x6	57
Scuderia Cameron Glickenhaus Boot	51
Singer ACS	58
Skoda Afriq	75
Stone Offroad Design Rise 4x4	73
Subaru Crosstrek Desert Racer	57
Swamp Buggy Races	74
Tembo Land Cruiser et Hilux e-LV	53
Twisted Land Rover Defender	39
UMM « Super Série » de Clément Rançon	124
Volkswagen Atlas Adventure Concept	44
Volkswagen Atlas Cross Sport-R	47
Volkswagen Atlas Tanoak Concept	30
Volkswagen ID Xtreme	78
Volkswagen ID Xtreme	78
Volkswagen ID.4 du Norra Mexican 1000	62
Volkswagen Syncro « raid » de BBS Loisirs	11
Volkswagen T4 Syncro « raid » de la Clinique du T4	30
Volkswagen Taos BaseCamp Concept	63
Volkswagen Tarok Concept	36

Préparation Vanlife / Truck

Mercedes Sprinter Mod.S #001 by Modified	118
Renault X-Truck de Frédéric et Sylvia Boureau	28
Volkswagen Syncro « raid » de BBS Loisirs	11
Volkswagen T4 Syncro « raid » de la Clinique du T4	30





Véhicule de Rallye / Rallye-raid / Endurance

Bowler Tomcat 4,6L de Rallye Raid Expérience	31
Bowler Tomcat du Team Raid Endurance	57
Buggy E-Blast 1 de GCK Motorsport	57
Buggy EcoPower du Team Avatel Racing	63
Buggy Fouquet Nissan du Team Corse'R	81
Buggy Odyssey 21 Extreme E	41
Buggy Prodrive BRX Hunter T1+	65
Buggy T1 AC Nissan du team Andrade Compétition	14
Buggy T1 Caze du team Corse'R	58
Buggy T1 Comet-R by JMS Systems	26
Buggy T1 de Louis Dronde	2
Buggy T1 du Team DS Racing	62
Buggy T1 M44 BMC	10
Buggy T1 Mini John Cooper Works Rally du team X-raid	18
Buggy T1 Mitjet du team Off Road XP	60
Buggy T1+ Audi RS Q e-tron	65
Buggy T1+ Audi RS Q e-tron Evo 2	78
Buggy T1+ Audi RS Q e-Tron Evo 3	94
Buggy T1+ Dacia Sandrider	99
Buggy T1+ Mini JCW Rally 3.0i du Team X-Raid	102
Buggy T1+ Mini JWC T1 Plus du team X-Raid	81
Buggy T1+ Toyota Hilux GR DKR	67
Mazda BT-50 T2 de Carlos Aires	21
Rangeault de Michel Le Falher	111
SsangYong Rexton DKR d'Oscar Fuertes Aldanondo	37
Terra Racer	47
Toyota HDJ 100 T2 de Jean-Marc Durrieu	4
Toyota KZJ 73 du Team Le Mans 4x4 Aventures	8





Proto de Trial / Ultra4 / Winch Challenge

Buggy « Brocky » de Vaughn Gittin Jr	53
Buggy « The Gavel » de Jason Scherer	40
Buggy 3AZ Gen4 de Wayland Campbell	84
Buggy Dragon Slayer de Shannon Campbell	45
Crawler de Thierry Missonnier	31
Crawler Gafarot de Damien Chicco	1
Crawler GCC de Pascal Vichard	9
Crawler Monroe's de Dominique Bernadou	51
Crawler moon buggy « Bully Dog » de Bruno Catarelli	60
Crawler Rzac de Blaise Chesnard	4
Crawler Spidertrax de Sylvain Bessière	103
Crawler Wrath de Christophe Nacher	2
Proto Taurus de Franck Daurelle et Françoise Hollender	24
Proto Taurus du Team Mudracer	6
Proto Ultra4 de Nicolas Pareau (team X'pn)	77
Proto Ultra4 du Team AJS Sport	63
Proto Unimog de Daniel Chastanier	93
Proto Winch Challenge de Nicolas Pareau	22
Proto Winch Challenge de Tony Baskill et David Needham	47
Proto winch Challenge de Vincent Furet	112
Proto Winch Challenge de Xavier Bonnette	16
Proto Winch Challenge du team Fernandes Brothers	86
Proto Winch Challenge du team HD Xtrem	82
Proto Winch Challenge du team JFM Off-road	22
Proto Xdrive Sam Evo de Damien Bonneau	76
Toyota BJ 71 « 100 pouces » du Team Tip Toy	88
Trophy Truck Toyota Tundra « Fedor » de BJ Baldwin	42





Essai / véhicule neuf

BYD Shark	98
Chang'an Hunter REEV 2024	98
Chery Himla	110
Chevrolet Colorado ZR2 2023	77
Chevrolet Silverado 1500 2027	123
Dacia Duster 2 4x4 2018	26
Dacia Duster 2019	39
Dacia Duster 2021	64
Dacia Duster 3 2024	93

Ford Bronco 2023	84
Ford Bronco Badlands et Outer Banks 2023	87
Ford Bronco RTR 2027	118
Ford Expedition Tremor 2025	103
Ford F-150 Lightning en Europe	85
Ford Ranger Hybrid 2024	90
Ford Ranger MS-RT	95
Ford Ranger PHEV 2025	113
Ford Ranger Platinum 2023	81
Ford Ranger Raptor 2020	50
Ford Ranger Super Duty 2026	109
Ford Ranger V6 2023	92
Ford Ranger Wildtrak X et Tremor 2023	85
GMC Canyon AT4X Edition 1	82
GWM Cannon CyberP!ckup	86
Humvee C-Series	3
Ickx K2	92
Ineos Fusilier	95
Ineos Grenadier Trialmaster	93
Ineos Grenadier 2026	120
Ineos Quartermaster	89
Inéos Quartermaster 2-places	105
Isuzu D-max EV 2026	118
Isuzu D-max N60 FF	70
Jeep Gladiator 2024	91
Jeep Gladiator 4xe 2025	102
Jeep Gladiator FarOut Final Edition	90
Jeep Gladiator Sahara 2026	118
Jeep Recon 2025	107
Jeep Recon 2026	116
Jeep Wagoneer S 2024	99
Jeep Wrangler 2024	85
Jeep Wrangler America250 Edition	122
Jeep Wrangler JKU Rubicon	10
Jeep Wrangler JL 2018	32
Jeep Wrangler JLU Whitecap Edition 2026	117
Jeep Wrangler et Gladiator Rewind Edition	121
Jeep Wrangler Rubicon 20th Anniversary	84
Jeep Wrangler Rubicon 392 2025	99
Jeep Wrangler Rubicon 392 Final Edition	96
Jeep Wrangler Willys 41 Special Edition	105
,Jeep Wrangler Willys 392 2026	119
La Bagnole de KG Auto	79
Lexus GX 2024	87
LR Defender Classic V8 Works Trophy II	77
LR Defender OCTA 2025	101
LR Defender Works V8 Islay Edition	86
LR New Defender 90 Trophy	78
Mercedes Class-G « Stronger Than The 1980 Edition »	110
Mercedes Class-G 2025	96
Mercedes EQG au CES 2024	94
Mercedes G580	98
Mitsubishi L200 2024	89
Mitsubishi Pajero Long BVA 2017	16
Nissan Frontier Pro PHEV 2026	110
Nissan Patrol Y63 2025	103
Ram 1500 RamCharger 2025	109
Ram 1500 Rebel V8	60
Ram 1500 REV 2024	83
Ram 1500 Revolution BEV Concept	82
Ram 1500 RHO 2025	98
Ram 1500 Rumble Bee 2027	122
Ram 1500 SRT TRX 2027	118
Ram 2500 ERV 2027	121
RamCharger 2025	92
Renault 4Ever Trophy	79
Renault Alaskan Intens dCi	23
Rezvani Knight	110
Rezvani Fortress 2027	122
Scout Motors Traveler et Terra	105
Suzuki Jimny « 55ème Anniversaire »	111
Suzuki New Jimny 5-portes	82
Toyota Hilux GR Sport Australie	82
Toyota Hilux Heritage	86
Toyota Hilux Hybrid 2024	94
Toyota Hilux Hybride 48V Invincible 2026	123
Toyota Hilux Revo « hydrogène »	90
Toyota Hilux Revo 2024	96
Toyota Hilux Revo BEV Concept	81
Toyota Land Cruiser 300 Hybride	118
Toyota Land Cruiser FJ 2026	116
Toyota Land Cruiser FJ 2026	122
Toyota Land Cruiser GRJ 150	15
Toyota Land Cruiser Prado 250 2024	89
Toyota Land Cruiser Prado J250 2024	97
Toyota New Hilux 2026	116
Toyota Tacoma 2024	87





Voyages

Aurore d'Aventures - L'Ecosse	12
Aurore d'Aventures - la Grèce	31
Aurore d'Aventures – l'Albanie	30
Aurore d'Aventures – l'Islande	36
Aurore d'Aventures – La Finlande et la Norvège	33
Aurore d'Aventures – la Roumanie	32
Expédition Hyundaï Shackleton's Return	31
Raids Islande de Nord-Sud Évasion	91

Visite de société

Abian Pays Basque	82
Equip'Raid	72
Garage 4x4 Futé 34	67
Garage Esprit 4x4	75
Garage TipToy 74	74
Happy Trails Concept	101
RLC Diffusion	83

Dossier technique / Présentation

Amortisseur EFS MRP 2.5	94
Amortisseur OME MT64	91
Amortisseur Terrain Tamer Fortified	110
ARB Linx	64
BFGoodrich Mud Terrain KM3	31
Cellule Camper Xplorer	101
Cellule Stork Camper Grand Raid	90

OFFROAD 4x4 MAGAZINE

Le magazine 4x4 digital

Totalement GRATUIT



A TÉLÉCHARGER SUR

WWW.OFFROADMAG.FR