



touring



La transition à pas mesurés

Si la mobilité électrique trace sa route avec retenue,
ses sillons sont la promesse de récoltes futures.

REDEVANCE Pourquoi tout le monde doit tirer à la même corde. | **ZEEKR 7X** Un SUV chinois pressé, tant sur la route que lors du chargement. | **MEKONG** Croisière dans les trésors variés de son delta.

Découvrez la merveilleuse île toscane en e-bike!

Magie de l'île d'Elbe

Avec hôtel 4 étoiles très apprécié
à Marino di Campo

7 jours, demi-pension incluse, dès

Fr. 1559.-

en chambre double, départ 18.4

Avec ses paysages à la fois sauvages et romantiques, ses baies idylliques et son authenticité qu'on ne trouve plus guère sur le continent, l'île d'Elbe est un véritable paradis naturel. Réjouissez-vous de découvrir cette île carte postale en vélo électrique et de profiter, le soir, de Marina di Campo, notre station balnéaire très appréciée!

Votre programme de voyage

1er jour – Trajet jusqu'à Marina di Campo

Trajet en car spécial tout confort (départ tôt le matin) jusqu'à Piombino et traversée en ferry vers l'île d'Elbe. Puis continuation jusqu'à notre hôtel, dans la station balnéaire de Marino di Campo, aux étroites ruelles, boutiques, restaurants, bars et glaciers. Installation dans nos chambres et repas du soir.

2e jour – Le sud-ouest de l'île

Notre première virée en e-bike nous conduit le long de la côte jusqu'à la baie de Procchio, puis vers Sant'Ilario, village médiéval dans les montagnes qui plaît pour ses étroites ruelles de granit et sa vue sur la baie de Marina di Campo et l'île de Monte Cristo. Retour via la vallée de Marina di Campo – timing parfait pour profiter d'une promenade sur la plage avant le repas du soir.

Parcours e-bike: env. 40 km

3e jour – Autour du Mont Capanne

Aujourd'hui, nous découvrons la côte ouest, dominée par l'imposant Mont Capanne, principal sommet de l'île d'Elbe. De l'hôtel, nous pédalons jusqu'à Marciana Marina, puis montons vers Marciana Alta, un village médiéval idéalement situé, avant de rentrer à Marina di Campo via les plages bordant les villages de pêcheurs de Chiessi et Cavoli.

Parcours e-bike: env. 50 km

4e jour – Visite du marché & temps libre

Ce matin, nous avons tout loisir de flâner à travers le marché de Marina di Campo. Le reste de la journée est à votre entière disposition – par exemple pour un petit détour par Portoferraio ou pour un tour individuel à vélo. Repas du soir à l'hôtel.

5e jour – Traversée de l'île jusqu'à Portoferraio

Via Lacona et le Colle Reciso, nous traversons toute l'île pour rejoindre Portoferraio. Le chef-lieu de l'île d'Elbe impressionne par ses forteresses, ses musées et son superbe coup d'œil sur la baie et la Méditerranée. L'après-midi, retour à Marina di Campo en longeant la côte nord.

Parcours e-bike: env. 45 km

6e jour – Capoliveri, Porto Azzurro & Rio nell'Elba

De Capoliveri, départ pour Porto Azzurro, où nous faisons une pause dans le port. Continuation ensuite jusqu'au village de montagne Rio nell'Elba, jadis un important centre minier. Au fil de la route côtière, nous rejoignons ensuite Rio Marina et Porto Azzurro, d'où nous rentrons à l'hôtel en car.

Parcours e-bike: env. 50 km

7e jour – Retour

Petit déjeuner, puis retour en Suisse, la tête et les bagages remplis de souvenirs inoubliables.

De superbes tours en e-bike

Portoferraio

Méditerranée

Piombino

Île d'Elbe

Rio nell'Elba

Porto Azzurro

Capoliveri

Lacona

Marina di Campo

Cavoli

Chiessi

Sant'Ilario

Marciana Alta

Marciana Marina

Portoferraio

Procchio

1

La baie de Procchio



reka Economisez encore plus -
Chèques REKA acceptés à 100%!



e-Bike-tours.ch
Les plus beaux tours d'Europe, en bonne compagnie

Réservez en toute simplicité Tél. 0848 00 77 55
ou www.e-Bike-tours.ch/fr

Compris dans le prix!

- Trajet en car spécial tout confort
- Transport des e-bikes dans une remorque professionnelle
- Traversée en ferry Piombino-Portoferraio & Portoferraio-Piombino
- 6 nuits à l'hôtel Barracuda ****, à Marina di Campo
- 6 x petit déjeuner à l'hôtel
- 6 x repas du soir à l'hôtel
- Tous les parcours e-bike selon programme
- Deux guides expérimentés pour tous les tours en e-bike
- Gratuit: chaque participant reçoit un article de sport e-Bike-tours.ch à choix

Choisissez votre date de voyage

18 au 24 avril 2026*

10 au 16 octobre 2026

* Date promo sans supplément

Notre prix spécial pour vous

Prix par personne en chambre double

à l'hôtel Barracuda ****,

Marina di Campo Fr. 1559.-

Non inclus/en option:

Supplément saisonnier départ 10.10: Fr. 40.-
Supplément chambre individuelle: Fr. 339.-
Sur demande: location e-bike: Fr. 36.- par jour
Frais de réservation: Fr. 24.- par personne (supprimés pour les réservations en ligne)

Choisissez votre lieu de départ:

Tavel, Cossonay, Vernier
(tous avec possibilité de parking)

EN PRÉAMBULE

Bien que de nombreuses voitures élec-
triques ^{p. 9} aient été vendues en 2025,
l'objectif fixé par la Feuille de route pour la
mobilité électrique 2030 n'a pas encore été
atteint. Cependant, l'expert Morten Hannes-
bo est convaincu que cette mobilité s'impo-
sera. Nous vous informons également sur
l'actualité du marché des véhicules d'occa-
sion électriques. En tant que nouveau mo-
dèle électrique, le Zeekr 7X ^{p. 32} de Geely
est rapide tant sur la route qu'en matière de
recharge. Lors du test, ce véhicule chinois
a su convaincre dans presque tous les
domaines. Les pays d'Asie du Sud-Est sont
des destinations prisées. Le Vietnam et la
Thaïlande ^{p. 48} offrent notamment de nom-
breuses attractions. Que ce soit une croi-
sière sur la partie vietnamienne du Mékong
ou la région thaïlandaise de Bang Krachao.

Felix Maurhofer, rédacteur en chef



Emanuel Freudiger

page 20

Dans une interview, le pré-
sident central du TCS explique
pourquoi la redevance pour
les voitures électriques est
justifiée et nécessaire.



Lire «Touring» en version digitale ou
le télécharger en PDF E-Paper:
touring.ch/magazine

Cette édition en chiffres:



Parmi les véhicules électriques vendus
en 2025, la VW Tiguan est en tête
avec 5181 modèles vendus. **page 12**



Avec ses 57,1 kilomètres, le tunnel de
base du Saint-Gothard est le plus long
tunnel ferroviaire au monde. **page 29**



Avec plus de 2000 chevaux, l'hyper-
car électrique Rimac Nevera R est la
plus puissante au monde. **page 37**

ZÜRICH - FRIBOURG - DAVOS
26 FÉVRIER - 7 MARS 2026

Arton Ice

NOTHING BEATS LIVE

JAMES BAY
JESS GLYNNE

NOAH VERAGUTH – STRESS
STEFANIE HEINZMANN

CHAMPIONS DU MONDE ET CHAMPIONS D'EUROPE

MADISON CHOCK & EVAN BATES – ILIA MALININ – MINERVA HASE &
NIKITA VOLODIN – ADAM SIAO HIM FA – DEANNA STELLATO-DUDEK &
MAXIME DESCHAMPS – LUKAS BRITSCHGI ET BIEN D'AUTRES

**CHF 10.-
Réduction**

avec Code
TCS-2026

CHF 10.- par billet dans toutes les catégories disponibles.
Commandez sur le site artonice.com, sélectionnez
«Sonderaktion 1», code promotion **TCS-2026**.

Commander des billets et
obtenir plus d'informations :
ARTONICE.COM



En prise directe

avec l'univers
de la mobilité

LA QUESTION



Quelle perte
d'énergie
moyenne pour
les wallbox
11 kW?

- a) 5%
- b) 11%
- c) 18%
- d) 20%

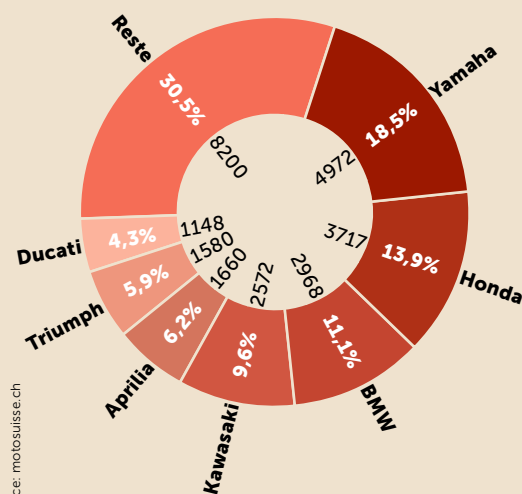
pol

Réponse exacte: Le TCS a étudié ces pertes lors du chargement. L'analyse a été effectuée à une puissance de 11 kW (triphasée). En moyenne, 11% de l'énergie est perdue. La réponse b est donc correcte.

LA STAT'

Les sept plus grandes marques de motos en Suisse

Parts de marché des motos pour la saison 2025 (jusqu'à octobre 2025); total 26 817 immatriculations.



Source: motosuisse.ch



TCS

LUMI: le gilet lumineux remplace le Triki

Les enfants qui entreront à la maternelle ou à l'école primaire en août 2026 peuvent s'attendre à un début d'année scolaire tout à fait brillant: avec LUMI, le TCS a développé un gilet entièrement nouveau qui répond aux dernières normes de sécurité et garantit une bonne visibilité de jour comme de nuit. Grâce à ses larges ouvertures latérales, les enfants peuvent enfiler le gilet comme un t-shirt ou utiliser la fermeture éclair. Une bande élastique latérale réglable permet de l'adapter à tout type de vêtement, en été comme en hiver. Le gilet LUMI remplace le baudrier lumineux Triki et est distribué gratuitement aux enfants au début de l'année scolaire par la police ou par l'école.

LE CHIFFRE

9

L'année dernière, deux stars des sports mécaniques ont réussi à remporter leur 9^e titre mondial. Sébastien Ogier a réalisé cette formidable série dans le Championnat du monde des rallyes, Marc Márquez dans le Championnat du monde de moto. Le parallélisme ne s'arrête pas là: tous deux ont réussi à égaler les records de leurs rivaux, Sébastien Loeb et Valentino Rossi.



Vite lu



BYD devance Tesla

Cela se profilait, c'est désormais officiel: en 2025, BYD a détrôné Tesla en tant que plus grand constructeur de voitures électriques. L'entreprise chinoise annonce avoir vendu près de 2,3 mio de voitures électriques (et autant d'hybrides rechargeables), tandis que Tesla en a vendu un peu plus de 1,6 mio en 2025, soit une baisse de 9% par rapport à l'année précédente.



Immatriculations au plus bas en Suisse

En 2025, 233 737 nouvelles immatriculations ont été enregistrées en Suisse. Par rapport à l'année précédente, le nombre d'immatriculations a reculé de près de 6000 véhicules, ce qui correspond à une baisse de 2,4%. Il s'agit du niveau le plus bas atteint par le marché automobile depuis plus de 25 ans, si l'on exclut la période de la pandémie de COVID-19.



Le TCS présent à AutoXpérience

La section genevoise du TCS offrira plusieurs animations durant la seconde édition d'AutoXpérience, qui se tiendra à Palexpo du 5 au 8 mars. Un concours de montage de chaînes à neige sera par exemple proposé. De plus, des jeux interactifs permettront aux visiteurs d'entraîner leurs capacités de réaction sur la route. tcsge.ch, autoxperience.ch



L'IA prend le volant

Le fabricant de puces Nvidia a présenté une nouvelle IA open source pour la conduite autonome lors du salon technologique CES à Las Vegas. Cette technologie devrait être disponible dès la fin de l'année aux Etats-Unis dans les modèles Mercedes-Benz CLA et servir également de base à un service de robot-taxi, dont le lancement est prévu aux Etats-Unis en 2027.



Tunnel de l'extrême

En Chine, le plus long tunnel autoroutier au monde a été inauguré fin 2025. Le tunnel Tianshan Shengli (photo), long de 22,13 kilomètres, traverse les montagnes Tian Shan et réduit le trajet de trois heures à 20 minutes. A noter: la construction du tunnel a débuté en 2020, soit la même année que celle du second tube du Gothard. Si les travaux ont avancé deux fois plus vite en Chine, leur coût, qui s'élève à 46,7 mia de yuans (5,3 mia de francs), a également été plus de deux fois supérieur à celui de notre projet (2,14 mia de francs).

Keystone



Sensibilisation au bruit en temps réel

Afin de réduire le bruit lié au trafic, le Conseil fédéral recommande des écrans d'affichage du niveau sonore au bord des routes. Ils mesurent le niveau sonore et affichent le résultat en temps réel. Cet avis résulte d'un rapport du DETEC. Contrairement aux radars de vitesse, les radars antibruit ne sont pas pertinents d'un point de vue technique et juridique.

SOUS LA LOUPE

Observations relatives
à la mobilité par Illustrés.
Ce mois-ci:
chez le revendeur d'occasions



TOP 5

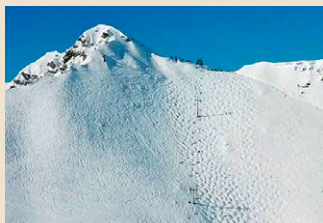
Les plus grands domaines skiables du monde



① Les 3 Vallées

Le plus grand domaine skiable d'un seul tenant au monde se trouve en France. Il comprend les trois vallées de Courchevel, Méribel et Belleville. Au total, 161 remontées mécaniques transportent les skieurs.

Longueur des pistes: **600 kilomètres**



② Les Portes du Soleil

Ce domaine relie douze stations de ski en Suisse et en France, dont Champéry et Avoriaz. La piste la plus difficile est «Le Mur Suisse».

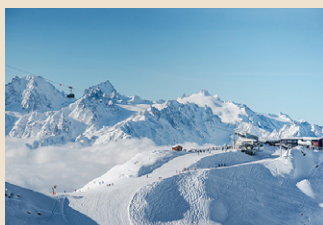
Longueur: **580 kilomètres**



③ Paradiski

Le domaine skiable français comprend les stations de sports d'hiver Les Arcs, Peisey-Vallandry et La Plagne. Avec un total de 260 pistes, le choix est vaste.

Longueur: **425 kilomètres**



④ Les 4 Vallées

Il s'agit du plus grand domaine skiable de Suisse, reliant les stations de Thyon, Veysonnaz, Nendaz, La Tzoumaz et Verbier, et comptant au total 92 remontées.

Longueur: **410 kilomètres**



⑤ Vialattea

Sestrières (I) constitue le centre de ce domaine franco-italien qui compte huit stations de ski. Septante remontées mécaniques desservent les 300 pistes.

Longueur: **400 kilomètres**



Circulation routière: nouveautés

Des modifications du droit de la circulation routière entrent en vigueur en 2026. La numérisation de l'immatriculation des véhicules s'accroît, et les sanctions CO₂ seront plus strictes.

Depuis le 1^{er} janvier 2026, les voitures neuves de la catégorie M1 (jusqu'à 3,5 t) peuvent être immatriculées par le Service cantonal des automobiles sans contrôle physique. Grâce aux certificats de conformité électroniques de l'UE (CoC/eCoC), les données des véhicules homologués en Europe sont désormais enregistrées dans le système d'information à l'admission à la circulation (SIAC). Les constructeurs, importateurs, concessionnaires, fournisseurs, transporteurs, garagistes et autorités y ont ainsi directement accès. Selon l'OFROU, cela simplifie les formalités d'immatriculation et raccourcit les délais. Les véhicules disposant d'un certificat européen valide sont également exemptés de l'obligation d'homologation suisse. Parallèlement, la marque de contrôle sur le rapport d'examen est supprimée.

Immatriculation liée au paiement de la sanction CO₂

En 2026, l'immatriculation des véhicules est en outre liée de manière plus systématique à la loi sur le CO₂. Les permis de circulation et plaques d'immatriculation des voitures particulières, fourgons et semi-remorques légères ne seront délivrés qu'après acquittement de l'intégralité de l'éventuelle sanction liée au CO₂ ou affectation du véhicule à une flotte de véhicules neufs. La pression exercée sur l'industrie automobile pour qu'elle atteigne les objectifs climatiques continue donc de s'intensifier.

Sources: portesdusoleil.com, 4vallees.ch, les3vallees.com, paradiski.com, vialattea.it, photos ldd

Mobilité, géographie ou constructions: vous trouverez ici des infos intéressantes sur le monde, présentées sous forme de classements.

Le futur se fait attendre

L'année dernière, les ventes de véhicules rechargeables en Suisse ont atteint un niveau record. Mais l'objectif de 50% de part de marché n'est pas encore atteint. Malgré cela, les clients ont de bonnes raisons d'envisager l'acquisition d'une voiture électrique, neuve ou d'occasion, en 2026.

Texte Daniel Riesen, Dino Nodari Photos IA Alban Seeger



L'illustration de notre article principal établit un lien entre passé et présent, avec des photos originales non retouchées des années 1960 et des voitures électriques ajoutées par l'IA.

D

Dans l'atelier du garage Müller, l'Opel Mokka électrique est prête à être contrôlée. Mais avant de commencer, une «mise en place» est nécessaire. Severin Meyer délimite la zone avec du ruban pour indiquer qu'il s'agit d'une zone haute tension, transporte les outils spéciaux dans un chariot isolé, puis enfiler des gants isolants et un masque de protection. Avant d'intervenir en toute sécurité, il faut déconnecter la Mokka. Dans les ateliers, les voitures électriques nécessitent dans un premier temps un peu plus de travail. Cependant, ce n'est pas à cela que Simon Müller fait référence lorsqu'il affirme que le passage à la mobilité électrique ne réduit pas la charge de travail: «Plus de pneus, plus de dommages à la carrosserie...» En effet, les voitures électriques puissantes sollicitent fortement les pneus et parfois aussi les nerfs des conducteurs.

Ne pas forcer les clients

En 2025, Auto-Müller, situé à Unterkulm (AG), a célébré son centenaire en tant que garage Opel exclusif, une entreprise familiale depuis quatre générations. Compte tenu de l'ambiance actuelle du marché, la marque au logo éclair est bien positionnée: «Nous pouvons proposer la plupart des modèles dans toutes les versions de motorisation», se réjouit Simon Müller, conseiller commercial et copropriétaire. Il est convaincu par la mobilité électrique, mais n'essaie pas de l'imposer. «De nombreux clients ont des idées précises. S'ils ne souhaitent pas acquérir une voiture électrique, je ne cherche pas à les convaincre. Bien entendu, je suis conscient que l'importateur se réjouit de chaque voiture électrique vendue.»

Cela s'explique par le mécanisme utilisé par les responsables politiques pour accélérer la transformation du transport routier. Ce ne sont pas les clients qui sont mis à contribution, mais les constructeurs et, en Suisse, les importateurs. Les objectifs en matière de CO₂ s'appliquent à l'ensemble des véhicules mis en circulation (immatriculés)



Les nouveaux clients ont besoin d'explications concernant les voitures électriques.

chaque année: si la flotte (par marque ou regroupement de plusieurs flottes) n'atteint pas l'objectif légal, des amendes seront infligées. Les objectifs moins ambitieux des années 2010 pouvaient encore être atteints grâce à la réduction de la taille des moteurs (moteurs à combustion petits et économes), mais il est désormais nécessaire d'augmenter la part des voitures électriques.

Amendes liées au CO₂ pour 2025

Selon l'accord conclu entre le secteur et les autorités (Feuille de route pour la mobilité électrique), les véhicules rechargeables auraient dû atteindre une part de 50% l'année dernière. En réalité, les voitures électriques et les hybrides rechargeables représentaient en 2025 un tiers du marché total (en déclin). Non seulement l'objectif de la feuille de route n'a pas été atteint, mais divers fournisseurs ne parviendront probablement pas non plus à respecter les objectifs légaux en matière de CO₂. Le secteur automobile risque donc de devoir payer des amendes. La frustration des importateurs auto est à la hauteur de l'enjeu. Selon le communiqué d'auto suisse de fin 2025 «Le non-respect des objectifs entraînera des sanctions de plusieurs centaines de millions de francs pour l'économie suisse en 2025.» Afin d'atteindre les objectifs plus stricts fixés pour 2025 (en moyenne 93,6 g/km), la part des véhicules électriques devrait s'élever à environ 40% selon les calculs de TCS Test & Technique. Le bilan électrique semble également inégal dans le garage Müller. La situation est favorable dans le domaine des véhicules utilitaires. «Quiconque souhaite approvisionner les pouvoirs publics ne peut ignorer l'élec-



Le ruban de signalisation sépare le poste de travail haute tension du reste de l'atelier.

trification», déclare Simon Müller. Les fluctuations sont plus importantes pour les voitures particulières destinées aux personnes privées. «Il me semble que ceux qui envisageaient d'acheter une voiture électrique l'ont désormais fait.»

Vers la parité des prix

Si l'on s'affranchit des attentes et des contraintes, la transition énergétique s'accélère. Une augmentation de la part de marché de 0,5% à plus de 30% en dix ans est remarquable, d'autant plus que les véhicules électriques sont confrontés à des moteurs à combustion optimisés et à une infrastructure bien développée. «Les voitures électriques sont en train de devenir courantes», résume Martin Bolliger, expert en mobilité électrique et en énergie au TCS. Il fait référence à deux aspects: premièrement, des voitures électriques de plus en plus petites et abordables arrivent sur le marché. Ainsi, le prix de base des dix voitures électriques les plus vendues en 2025 sera inférieur à 50 000 francs dans sept cas. Et deuxièmement, la différence de prix d'achat entre les véhicules électriques et les véhicules à combustion diminue. Les modèles de la classe moyenne inférieure peuvent encore être 2000 à 5000 euros moins chers dans leur version de base à essence, mais si l'on choisit une motorisation similaire, il n'est pas rare que la motorisation électrique soit plus avantageuse. En effet, sous la menace de sanctions financières, les constructeurs sont prêts à renoncer à leur marge sur ces voitures. Sur toute la durée de vie du véhicule, la voiture électrique sera de toute façon plus économique pour la

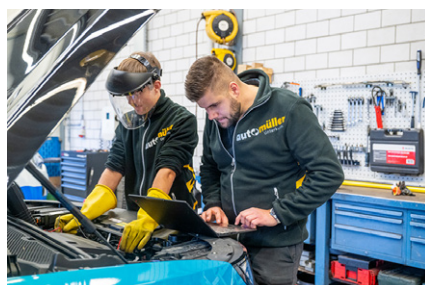


Panneau d'information fournissant des informations claires sur l'état du système haute tension.

Équipement spécial pour le travail sur les composants électriques.

plupart des propriétaires. Il s'agit donc globalement d'une situation intéressante pour les acheteurs, y compris pour les véhicules d'occasion (voir page 18).

Le mix électrique vendu augmente vite, et l'on peut considérer que le verre est à moitié plein de ce point de vue. En revanche, le paysage routier change lentement, car la durée moyenne de détention est passée de quatorze à seize ans. Quoi qu'il en soit, début 2026, un bon quart de million de voitures électriques circuleront sur les routes de notre pays, la part des BEV s'élevant à 5,2%, auxquelles s'ajoutent environ 2,6% d'hybrides rechargeables (PHEV). Pour être plus clair: plus de 90% consomment des carburants fossiles, et ce chiffre atteint même près de 95% pour les PHEV. Du point de vue de la protection du climat et de la décarbonisation, le verre est donc plutôt à moitié vide. Mais depuis 2019, le nombre total de voitures à moteur à combustion sur les routes suisses diminue, mais lentement.



Sécurité au travail, au cas où un arc électrique se produirait.

Avec l'ordinateur portable sur l'ordinateur sur roues.

Tout savoir sur les prises

Dans un coin de leur showroom, les Müller ont installé un panneau informatif sur la mobilité électrique. À côté sont accrochés des câbles avec différentes prises. «Beaucoup de nos clients ne s'y sont pas encore intéressés ou se sentent dépassés par la multitude d'infos disponibles», explique Simon Müller, «ils préfèrent donc s'informer chez nous.»

M. Bolliger, expert du TCS, constate aussi des lacunes dans les connaissances et un besoin d'explications. Il réclame en outre des conditions-cadres plus favorables, notamment en ce qui concerne l'infrastructure de recharge. Les stations de recharge publiques se développent à peu près au même rythme que le parc automobile, mais dans la vie quotidienne, la recharge à domicile (ou au travail) n'est pas considérée comme la norme. «Nous estimons que cela est possible immédiatement et sans effort pour

TCS DÉPANNAGE

Toujours là quand on en a besoin

Les 200 patrouilleurs du TCS ont en moyenne dix ans d'ancienneté et ont déjà effectué plusieurs milliers d'interventions. Forts de cette expérience, ils savent exactement comment évaluer correctement une situation, trouver la solution à chaque problème et garantir la poursuite de votre voyage. Peu importe que vous voyagiez en voiture, moto ou à vélo, que votre véhicule soit électrique ou à combustion, qu'il s'agisse d'un véhicule de location ou de votre propre véhicule.



Tous les avantages de l'assistance dépannage en un coup d'œil
tcs.ch/depannage



Simon Müller, conseiller ouvert d'esprit.

environ 40% des voitures», remarque Bolliger. Il est désormais nécessaire de multiplier les possibilités de recharge dans les parkings pour les locataires afin de leur offrir le même confort qu'aux propriétaires. La mobilité électrique n'est pas encore une évidence. Simon Müller sourit: «Il y a des personnes qui ne souhaitent en aucun cas acquérir une voiture électrique. Jusqu'à ce qu'elles en conduisent une.» ◊ dan

L'électromobilité progresse, thermiques encore majoritaires

Les voitures électriques sont plus écologiques et souvent aussi plus économiques. Leur part de marché augmente, mais plus aussi vite qu'au début des années 2020. Si la Tesla Model Y était encore en tête en 2025, le marché est globalement dominé par des constructeurs allemands.

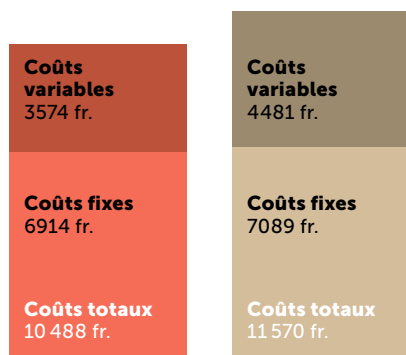
Top 10 des voitures électriques en 2025

Marque/modèle	Immatriculations
1. VW Tiguan	5181
2. Tesla Model Y	5080
3. Mercedes-Benz GLC	4299
4. VW Golf	3985
5. Škoda Kodiaq	3895
6. Škoda Karoq	3452
7. Škoda Elroq	3448
8. BMW X1	3428
9. Audi Q3	3416
10. Toyota Yaris	3313

Source: auto-suisse

Globalement, la voiture électrique est moins chère

Comparatif coûts annuels, Peugeot 5008 électrique ou hybride rechargeable, 15 000 km/an, prix électricité: 27,7 ct./kWh.

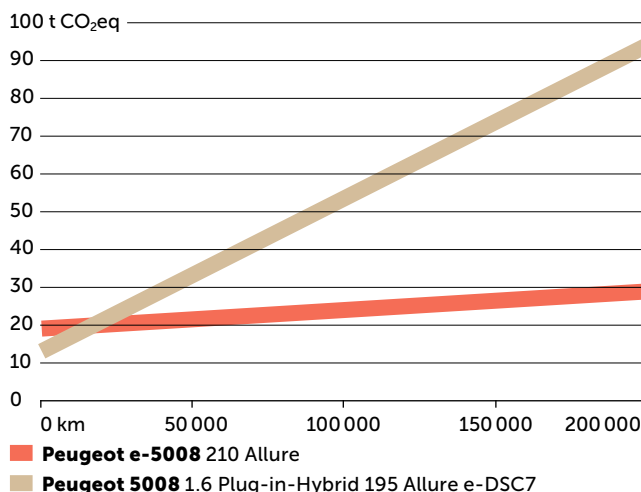


Peugeot e-5008
210 Allure

Source: Recherche de voitures TCS

Peugeot 5008
1.6 Plug-in-Hybrid
195 Allure e-DSC7

Emissions de gaz à effet de serre: L'essence nettement pénalisée dans la durée

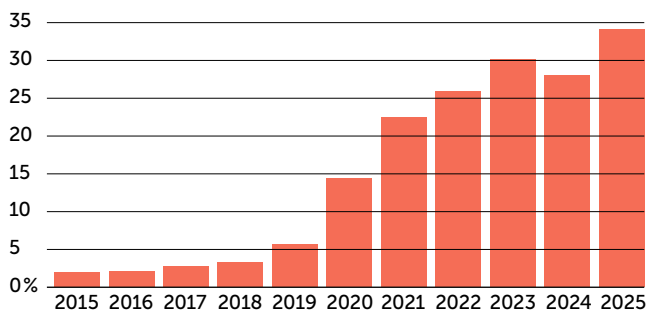


Source: Recherche de voitures TCS

Les rechargeables ont le vent en poupe

Parts de marché des voitures électriques à batterie (BEV) et des hybrides rechargeables (PHEV), en pour cent.

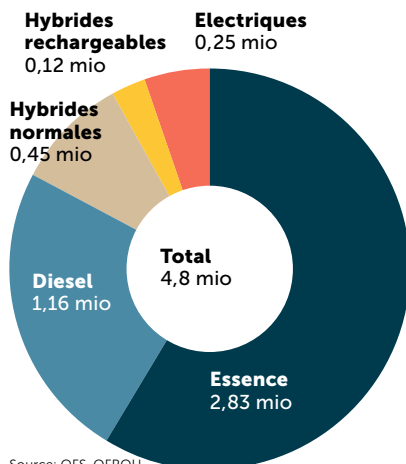
Pourcentage global (%)



Source: auto-suisse

Les modèles thermiques dominent encore

Nombre total de voitures par types d'énergie en 2025.



Source: OFS, OFROU



«Sans recharge à domicile, l'insatisfaction augmente»

Morten Hannesbo, CEO de longue date d'Amag, s'exprime sur l'état actuel de la mobilité électrique en Suisse. Selon lui, le point de bascule a déjà été atteint et la mobilité électrique va finir par s'imposer.



Morten Hannesbo Il a occupé le poste de CEO d'Amag pendant treize ans et celui de vice-président d'auto-suisse pendant douze ans. Il est actuellement vice-président de Swiss eMobility et consultant en recherche de cadres chez Boyden.

A la fin de l'année dernière, environ 250 000 véhicules entièrement électriques circulaient sur nos routes.

Que pensez-vous de ce chiffre?

Morten Hannesbo: Je trouve ce chiffre raisonnable. Certes, dans certains autres pays tels que la Norvège, le Danemark ou les Pays-Bas, il y a bien plus de véhicules électriques. Dans ces pays, les voitures à moteur thermique sont très coûteuses en raison des taxes élevées, tandis que les véhicules électriques sont exonérés d'impôts. Dans certains cas, on peut y acquérir une voiture électrique neuve pour la moitié du prix d'une voiture à moteur thermique. Les incitations y sont donc importantes et la pénétration du marché est plus rapide. Mais ici aussi, la mobilité électrique avance.

Et pourtant, nous sommes en retard par rapport aux objectifs fixés.

C'est vrai, mais la tendance va dans la bonne direction. Que cela prenne quelques années de plus n'a pas beaucoup d'importance à mes yeux. La croissance concerne surtout les véhicules rechargeables, aucun autre segment n'est en progression actuellement. En revanche, les autres types de motorisation sont en recul. De mon point de vue, le point de bascule a été atteint à environ 25% des nouvelles immatriculations. J'aurais souhaité plus d'un quart de million de voitures électriques, mais le marché ne le permet tout simplement pas pour le moment.

Que signifie ce point de bascule?

Tout client qui envisage aujourd'hui d'acheter une voiture connaît quelqu'un qui conduit une voiture électrique. Les concessionnaires comprennent le produit, les vendeurs ont déjà vendu des

voitures électriques. En résumé: nous sommes familiarisés avec cette technologie. Ce n'était pas le cas il y a cinq ou dix ans. Aujourd'hui, nous discutons de sujets tels que l'infrastructure de recharge et nous nous posons des questions sur ce qui est important, possible et rapidement réalisable. Et nous constatons une pénétration qui se fait plus rapidement que ces dernières années. L'acquisition d'une voiture électrique est une décision qui ne nécessite plus d'explications. Soit elle correspond à son mode de vie, soit elle ne correspond pas.

Quel est le rapport avec le mode de vie?

Quiconque s'intéresse à cette technologie se rend rapidement compte qu'il est indispensable de disposer d'une borne de recharge à domicile. Si cela n'est pas possible, le client renoncera à l'achat d'une voiture électrique. La situation est différente pour les hybrides rechargeables, qui offrent la possibilité de rouler au moins partiellement à l'électricité. Si je fais le trajet Zurich-Berne et retour, je roule à l'essence sur le chemin du retour. Et c'est une bonne chose, car cela correspond à mon mode de vie. C'est exactement ainsi qu'il faut évaluer l'achat d'une voiture électrique. A long terme cependant, les hybrides rechargeables n'auront plus leur place. Il s'agit d'une technologie de transition.

Cependant, le chargement à domicile peut poser problème, en particulier si l'on est locataire ou si l'on réside dans un immeuble collectif.

Nous y travaillons avec le droit à la recharge, que nous avons réussi à faire adopter par le Parlement. Le Conseil fédéral est actuellement en train de met-

tre en œuvre cette initiative. Il s'agit de permettre aux particuliers d'installer une infrastructure de recharge à leur domicile, à leurs frais, sans que cela puisse être empêché. C'est un aspect important, car sans recharge à domicile, l'insatisfaction augmente. Lorsque nous pourrions recharger des centaines de kilomètres en quelques minutes, nous n'aurons plus à nous préoccuper des temps de recharge prolongés.

Les innovations dans ce secteur concernent les moteurs électriques. Une éventuelle levée de l'interdiction des moteurs à combustion aura-t-elle une incidence sur cette situation?

L'interdiction des moteurs à combustion est en effet quelque peu dépassée, mais cela me semble être un détail. Les véhicules électriques présentent un potentiel de développement beaucoup plus important que les moteurs à combustion. Le moteur à combustion est largement optimisé, sans gains d'efficacité à réaliser. La situation est tout autre pour les moteurs électriques.

A qui recommanderiez-vous encore un véhicule à moteur thermique?

Pour celles et ceux qui ne peuvent pas recharger leur véhicule à domicile, un moteur à combustion reste une alternative valable. Cela peut aussi être le cas pour les conducteurs parcourant souvent de longues distances. Et c'est bien le client, au final, qui prend toujours sa décision en fonction du rapport coût-bénéfice. A terme, cette question ne se posera plus. Ce sera le cas lorsque la recharge sera rapide et que l'achat et l'entretien d'une voiture électrique seront plus abordables. Si tel est le cas, l'évolution sera très rapide. o dan/dno



Voitures électriques d'occasion: bon plan ou galère?

Avec une part de marché croissante, les véhicules électriques sont de plus en plus présents sur le marché de l'occasion. Les prix baissent, mais les clients restent prudents. Une analyse du TCS montre que les batteries de traction affichent de bonnes performances sur le long terme.

En parcourant les plateformes en ligne, on constate une augmentation des prétendues bonnes affaires dans le domaine des voitures électriques. Sur AutoScout24, les voitures électriques d'occasion ont connu une baisse considérable de 8,1% par rapport à l'année précédente, tandis que les prix des hybrides d'occasion ont légèrement diminué. «La baisse des prix et la disponibilité croissante indiquent que la mobilité électrique devient plus abordable pour de larges couches de la population suisse», a déclaré Alberto Sanz de Lama, directeur général d'AutoScout24, en avril dernier. Une tendance qui s'est poursuivie tout au long de l'année, comme le montrent les chiffres actuels du portail. Ainsi, le nombre d'annonces de véhicules d'occasion électriques a augmenté de 13,9% par rapport à l'année précédente pour les véhicules à propulsion purement électrique, et même de 23% pour les hybrides rechargeables. «Les chiffres actuels indiquent que les propulsions alternatives occupent une place de plus en plus importante sur le marché», déclare Alberto Sanz de Lama. Il ajoute: «La tendance à l'abandon des moteurs à combustion classiques s'accélère.»

Réserves et valeurs résiduelles

Alors que l'offre s'élargit, la réticence des clients persiste. En comparant les offres actuelles de véhicules d'occasion, on constate que la valeur résiduelle des

véhicules purement électriques est inférieure à celle des véhicules à combustion. Cette impression ne semble pas trompeuse. Les observateurs du marché de la Deutsche Automobil-Treuhand (DAT) indiquent que la valeur résiduelle moyenne d'une voiture électrique de trois ans correspond actuellement encore à 50,3% du prix neuf, tandis que les voitures à essence ou diesel du même âge atteignent encore des valeurs résiduelles supérieures à 60%. La baisse des prix s'explique également par la réticence des clients. Selon une enquête menée par l'organisme allemand Dekra, près des deux tiers des acheteurs de véhicules d'occasion n'envisagent pas d'acquérir une voiture électrique d'occasion. La principale raison invoquée est la question de la performance de la batterie d'occasion.

Le TCS a examiné ces préoccupations et a contrôlé l'état de 129 batteries provenant de véhicules électriques d'occasion. Les véhicules analysés ont été examinés entre janvier et septembre par les centres techniques des sections TCS de Zurich, Berne, Biel/Bienne-Seeland et Vaud dans le cadre d'un contrôle des batteries (voir encadré ci-contre). Il est apparu que les voitures électriques ayant parcouru moins de 75 000 kilomètres et âgées de moins de cinq ans constituaient la majeure partie de l'échantillon. Chez 87% d'entre elles, la valeur SoH mesurée était encore supérieure à 90%, et aucun véhicule n'était

en dessous de 85%. La valeur «State of Health (SoH)» décrit l'état de santé de la batterie et estime la capacité restante par rapport à la capacité d'origine. A titre indicatif: en règle générale, les fabricants accordent une garantie de huit ans sur 70% de la capacité de la batterie.

Prudence avec la 1^{re} génération

L'analyse démontre donc que les batteries haute tension des véhicules d'occasion récents ayant peu roulé sont en bon à très bon état. Même les véhicules d'occasion récents ayant un kilométrage élevé présentent généralement encore de bonnes valeurs SoH. Il existe quelques exceptions parmi les véhicules plus anciens, c'est pourquoi la prudence est de mise, en particulier pour les véhicules de première génération. Le manque d'informations sur l'utilisation de la batterie de traction, par exemple sur le nombre de cycles de charge ou la proportion de charges rapides, reste un facteur d'incertitude lors de l'achat de véhicules électriques d'occasion. Ces paramètres peuvent avoir une influence considérable sur le vieillissement.

Le TCS recommande aux potentiels acheteurs de véhicules électriques d'occasion de demander un certificat de batterie afin d'obtenir des informations claires sur l'état de la batterie et de pouvoir évaluer équitablement la valeur du véhicule. Les centres techniques du TCS proposent des tests d'occasion incluant des certificats de batterie. o dno



Contrôle de batterie du TCS

Avant d'acquiescer à l'achat d'une voiture d'occasion, il est recommandé de la faire tester, par exemple à l'aide d'un test TCS. Cela permet d'éviter les mauvaises surprises. Les voitures d'occasion bénéficient souvent d'une garantie de quelques mois. Lorsque vous achetez une voiture, les vices et dommages ne sont pas toujours visibles immédiatement. Il est donc recommandé de faire contrôler le véhicule par un professionnel avant l'achat ou dès que possible après. Le test TCS pour les véhicules d'occasion, réalisé dans un centre technique de votre région, examine le véhicule sous toutes ses coutures. Dans le cas des voitures électriques d'occasion, un élément important vient s'ajouter: la batterie de traction. Il est donc essentiel de connaître son état. Le test rapide effectué dans les centres techniques du TCS fournit des informations simples et peu coûteuses sur l'état de santé (State of Health ou SoH) de la batterie: il indique le pourcentage de capacité initiale encore disponible et l'autonomie réelle. Le contrôle de batterie du TCS est actuellement disponible dans les centres techniques de Meyrin, Cossonay, Bienne, Fontaines, Füllinsdorf et Zurich.

tcs.ch/electriques-occasion



Parure de lit en gaze de coton

100% coton, div. coloris

housse de duvet

160 x 210 cm **29.95**

200 x 210 cm **39.95**

taie d'oreiller

2x 50 x 70 cm **10.95**

2x 65 x 65 cm **10.95**

65 x 100 cm **12.95**

dès
10.95



Disponible
aussi en ligne.
ottos.ch

De doux rêves en toute légèreté

Literie en duvet

housse 100% coton

oreiller

100% plumes de canard

• 50 x 70 cm **29.90**

• 65 x 65 cm **34.90**

• 65 x 100 cm **49.90**

duvet

70% plumes, 30% duvet de canard

• 160 x 210 cm **129.-**

• 200 x 210 cm **149.-**



Swiss Made

dès
29.90



Disponible
aussi en ligne.
ottos.ch

Parure de lit satinée

100% coton, beige

160 x 210 cm, 65 x 100 cm **29.95**

200 x 210 cm, 2x 65 x 65 cm **39.95**

taie d'oreiller, 50 x 70 cm **6.95**



dès
29.95

Disponible
aussi en ligne.
ottos.ch

Parure de lit satinée

100% coton, lila

160 x 210 cm, 65 x 100 cm **29.95**

200 x 210 cm, 2x 65 x 65 cm **39.95**

taie d'oreiller, 50 x 70 cm **6.95**



dès
29.95

Disponible
aussi en ligne.
ottos.ch

Vaste choix. Toujours. Avantageux.

ottos.ch



Mobilité

L'IDÉE D'UNE START-UP EN PAGE 26
**L'ASTUCE,
C'EST LE
BUS!**

Pourquoi une redevance pour les voitures électriques est nécessaire et justifiée. | Comment les drones accélèrent l'installation de panneaux solaires. | Les souhaits des hôtes.

«Ces voitures aussi utilisent la route»

Alors que les véhicules à combustion paient des taxes pour l'infrastructure routière, les voitures électriques en sont exemptées. Cela devrait changer en 2030 avec l'introduction d'une taxe de remplacement. Dans cette interview, le président central **Peter Goetschi** explique pourquoi le TCS considère cette mesure comme équitable et nécessaire.

Interview Dino Nodari Photos Emanuel Freudiger



Pour le président central du TCS Peter Goetschi, il est évident que les voitures électriques doivent également apporter leur contribution.

En Suisse, nous sommes en retard par rapport aux objectifs fixés dans la Feuille de route pour la mobilité électrique. Que devrait-on entreprendre pour promouvoir davantage la mobilité électrique?

Peter Goetschi: Les objectifs de la Feuille de route étaient ambitieux et exigeants. Le fait qu'ils n'aient pas été atteints dépend de nombreux facteurs: l'offre et les prix, l'infrastructure de recharge, la conjoncture générale du marché automobile et, enfin, l'évolution rapide de la technologie des batteries. Dans ce contexte, la meilleure mesure de promotion serait, à mon avis, de veiller à ce que les conditions-cadres soient adéquates. Pour la mobilité électrique, la recharge à domicile et au travail est essentielle. C'est là que nous devons agir et mettre en place des dispositions légales, des incitations et des subventions afin que, dans un avenir proche, les locataires et les copropriétaires aient également la possibilité de recharger facilement leur voiture électrique.

La mobilité électrique n'est donc pas une évidence?

Non, ce n'est pas encore le cas, mais nous allons dans la bonne direction: un tiers des voitures vendues en Suisse sont désormais électriques, et plus de 400 000 véhicules rechargeables circulent déjà dans notre pays. Avec le développement continu des batteries et donc de l'autonomie, la mobilité électrique va gagner en attractivité. La tendance est clairement à la mobilité électrique.

Malgré une conjoncture défavorable et des objectifs non atteints, le TCS préconise une redevance sur les voitures électriques à partir de 2030. Pour quelle raison?

Parce que cette question concerne le financement des routes et non la promotion des voitures électriques. Il est important de distinguer. Le financement des routes dépend en grande partie de l'impôt sur les huiles minérales et de la taxe supplémentaire sur les huiles minérales. Avec la décarbonisation progressive du trafic routier – les véhicules sont plus efficaces et consomment moins –, ces recettes diminuent, et les voitures électriques n'y contribuent plus du tout. Cependant, elles utilisent tout de même les infrastructures et les routes qui sont construites et entretenues grâce à ces fonds. Il est donc à la fois juste et nécessaire que les voitures électriques apportent

«Il ne s'agit pas d'une nouvelle taxe, mais d'une redevance de substitution et donc d'un financement équitable des infrastructures routières.»

aussi leur contribution. Nous parlons d'une taxe de remplacement – il ne s'agit pas d'augmenter les recettes de l'Etat, mais d'assurer le financement futur des infrastructures routières.

Comprenez-vous que les conducteurs de véhicules électriques se sentent lésés de devoir payer davantage pour recharger leur véhicule à l'avenir?

Je vois cela autrement: les conducteurs de véhicules électriques bénéficient actuellement du fait qu'ils ne paient pas de taxes sur les carburants. Mais dans un avenir proche, ils devront également contribuer à notre système de financement routier. Il s'agit d'une question d'équité et d'égalité de traitement entre les usagers de la route,

mais également d'une nécessité. Il est toutefois évident que nous procéderons par étapes pour ne pas freiner la dynamique positive de la décarbonisation du transport individuel motorisé.

Cela ne nuit-il pas à la mobilité électrique?

Aujourd'hui, environ un quart des nouvelles immatriculations concernent des véhicules purement électriques, et si l'on ajoute les hybrides rechargeables, ce chiffre atteint même un tiers. La mobilité électrique n'est plus aussi marginale et vulnérable. De plus, la redevance ne constitue pas un «marteau douanier». Elle n'entraîne pas de renchérissement excessif de la mobilité électrique. Pour un kilométrage moyen, nous parlons d'un montant d'environ 600 francs par an.

Deux propositions ont été soumises à consultation concernant cette redevance: une taxe par kilomètre parcouru et une taxe sur l'électricité consommée, similaire à l'actuelle taxe sur les huiles minérales, calculée en fonction de l'infrastructure de recharge. Quelle est la meilleure option?

En principe, la taxation du courant de recharge serait la solution la plus équitable. Elle serait similaire aux taxes actuelles sur les carburants. Plus la consommation est élevée, plus le montant à payer est important. Cependant, dans la variante proposée par le Conseil fédéral, la mesure serait effectuée à la station de recharge. Autrement dit, toutes les stations de recharge en service devraient être équipées en conséquence, ce qui représenterait un effort considérable, y compris financier. De plus, les possibilités de contournement, notamment via les prises domestiques, ne doivent pas être sous-estimées. La taxe kilométrique soulève également des questions: les automobilistes seront-ils suivis ou devront-ils déclarer régulièrement leur kilométrage? Ces deux options ne semblent ni acceptables ni réalisables.

Quelles sont les implications pour la redevance de substitution?

Nous discutons de redevances qui ne seront exigibles qu'à partir de 2030. D'ici là, il devrait être possible de lire les données de la voiture pour connaître la quantité d'électricité chargée. C'est pourquoi nous estimons qu'une approche efficace et pragmatique pourrait consister à commencer par un forfait et, dès que cela sera techniquement possible, à lire les données de la voiture afin d'introduire une taxe simple, juste et proportionnelle à la consommation. Le forfait pourrait être introduit progressivement pour ne pas freiner le développement de la mobilité électrique. Par contre, nous ne pouvons pas y renoncer: il ne s'agit pas d'une nouvelle taxe, mais d'une redevance de substitution et donc d'un financement équitable des infrastructures routières. o



Prix de l'essence: la moitié en taxes

Le prix que les automobilistes paient à la pompe pour un litre d'essence ou de diesel dépend de plusieurs facteurs: les coûts d'approvisionnement et de transport des carburants, les coûts de distribution et les taxes gouvernementales. Ces dernières peuvent représenter plus de la moitié du prix. Les taxes fixes, telles que la taxe sur les huiles minérales, la surtaxe sur les huiles minérales et les droits d'importation, augmentent le prix de l'essence d'environ 77 centimes par litre. Enfin, la taxe sur la valeur ajoutée est prélevée de manière variable sur la somme de toutes ces taxes et de la valeur des marchandises.

Le TCS déploie ses drones en ville

Mi-novembre, un appareil de TCS Drone Operations Services (DROPS) a été utilisé pour transporter et installer des panneaux solaires au siège du TCS à Vernier.

Lundi 17 novembre, le siège du TCS à Vernier a été survolé par un appareil de TCS DROPS. L'engin volant a œuvré durant plusieurs heures pour livrer et déposer des panneaux solaires sur le toit du bâtiment.

Pour que tout ceci soit possible, il a fallu veiller à la sécurité, d'autant plus que le siège du TCS ne se situe qu'à 300 mètres de l'Aéroport International de Genève et dans un environnement urbain dense. «C'est d'abord une opération logistique de contrôle. Il faut mettre en place un périmètre balisé et interdit au public», précise Frédéric Hemmeler, responsable du projet DROPS au TCS.

Une fois le secteur sous contrôle, tout s'accélère: chaque minute et demie, un panneau arrive sur le toit. Une vitesse d'exécution inhabituelle, rappelle Frédéric Hemmeler: «Cela demande une adaptation de la part de nos clients, car cette méthode est nettement plus rapide qu'une opération menée manuellement ou avec une grue.»

Cette opération a été possible suite à l'obtention d'une autorisation d'exploitation élargie, délivrée par de l'Office fédéral

de l'aviation civile (OFAC) et permettant l'utilisation de drones de transport de charges également dans les zones densément peuplées, sous certaines conditions incluant entre autres le contrôle strict d'un périmètre de sécurité au sol défini.

«La mobilité verticale jouera un rôle important dans les prochaines années», explique Jürg Wittwer, Directeur général du TCS, en se félicitant de l'accord donné par les autorités: «Cette autorisation constitue pour nous une étape essentielle dans le développement de nos activités liées aux drones.»

«C'est une étape essentielle dans le développement de nos activités liées aux drones.»

Jürg Wittwer, Directeur général du TCS

Et cette autorisation était aussi l'occasion de prouver les compétences de TCS DROPS, comme le développe Nicolas Kestens, expert en drones à l'Office fédéral de l'aviation civile: «Grâce à un échange constant avec l'industrie des drones, l'OFAC encourage et soutient des projets innovants et durables. Afin de garantir les normes de sécurité les plus élevées, nous vérifions que les exploitants de drones respectent les réglementations européennes.»

TCS DROPS peut désormais proposer des vols de transport avec des charges utiles allant jusqu'à 40 kilogrammes dans toute la Suisse, y compris en milieu urbain. Depuis le printemps de cette année, TCS DROPS propose des prestations dans le domaine des drones, dont des vols de transport ainsi que des missions d'inspection. En juin, TCS DROPS avait été mobilisé à Blatten pour documenter les dégâts subis par les bâtiments suite à l'éboulement, sur mandat de l'ODS, l'Organisation dommages sismiques. o jb

TCS DROPS permet un gain de temps considérable dans le transport de matériel.

Plus d'impressions dans la vidéo. Scanner maintenant!
tcs.ch/drops-vernier-2025



Stannah



Gratuit

Repose-pieds
automatiques d'une
valeur de 400.- CHF
pour les membres
du TCS

Des solutions simples pour des escaliers ardues.

Restez mobile sans limites – là où c'est le plus beau :
Les monte-escaliers, ascenseurs domestiques, plate-
formes élévatrices et élévateurs de bain de Stannah
vous offrent la liberté de profiter de votre maison
à tout moment et sans restriction.



Appelez-nous 021 510 48 38
sales@stannah.ch | stannah.com

+ Top qualité de service
partout en Suisse

TCS12241

Nom:

Prénom:

Rue:

NPA / Lieu:

Téléphone:

Stannah

Merci de m'envoyer vos
informations gratuites!



Stannah Switzerland AG
Steinackerstrasse 6
8902 Urdorf

En quête d'un moment unique

Quelles sont les attentes des clients d'hôtel? Avant tout pouvoir concilier travail et loisirs. C'est ce qu'observent Sabrina Westphälinger et Jochen Renz, cadres supérieurs chez Accor, le plus grand groupe hôtelier européen.

Texte Juliane Lutz

Madame Westphälinger, Monsieur Renz, Accor exploite 5700 hôtels à travers le monde. Quelles sont les attentes des clients aujourd'hui?

Sabrina Westphälinger: Ils attendent plus qu'une simple chambre d'hôtel. Leur séjour doit être une expérience unique. Cela vaut d'ailleurs pour tous les segments de notre portefeuille hôtelier. Et c'est précisément ce que propose le groupe Accor.

Pourriez-vous être plus précise?

Sabrina Westphälinger: Nous avons, par exemple, un concept de design individuel pour notre marque Ibis Styles. Ainsi, notre hôtel à Carouge (GE) a pour thème la bande dessinée, car la ville occupe une place importante dans cette forme d'art. Des artistes genevois ont conçu les différents étages. Nos hôtels Mercure proposent le programme «Discover Local». Cela signifie que la décoration intérieure fait toujours référence à leur emplacement respectif. Les menus proposent des plats locaux et un membre de l'équipe est en mesure de fournir de très bons conseils pour les activités à entreprendre sur place. Nos clients apprécient une certaine couleur locale. C'est ce que nous avons appris grâce à notre dernier rapport sur les tendances Accor, qui compile les réponses de plus de 8000 participants issus de sept pays européens.

Quelles sont les autres demandes?

Sabrina Westphälinger: L'une des principales tendances est le «bleisure» (jeu de mot entre «business» et «loisire»). Par exemple, une personne a une réu-



Sabrina Westphälinger est vice-présidente People & Culture chez Accor, région DACH. Originaire d'Osnabrück, elle a suivi des études de General Management (Executive MBA).

nion avec des partenaires commerciaux à Zurich et sa famille la rejoint le week-end. Ce client recherche donc un hôtel situé à proximité des lieux de rendez-vous et choisit une chambre dans laquelle il peut se concentrer sur son travail, mais où sa famille peut également profiter du séjour. Le besoin de flexibilité est considérable. C'est pourquoi nous concevons nos hôtels de manière à ce que les chambres et les halls soient propices au travail. De plus, 73% de nos clients ont indiqué dans le «Travel Trend Report» que la durabilité était importante pour eux. C'est pourquoi, chez Accor, nous renonçons à l'utilisation de plastique à usage unique dans les espaces communs à travers le monde. Nous essayons également d'éviter le gaspillage d'eau et de nourriture.

De nombreux hôtels s'y efforcent. Quelles mesures précises Accor prend-il pour y parvenir?

Jochen Renz: Il y a deux ans, nous avons par exemple remplacé les pommeaux de douche par des modèles permettant d'économiser beaucoup d'eau. Nous avons élaboré un guide d'efficacité énergétique à l'intention de nos équipes. Il indique quand il est préférable d'emprunter les escaliers plutôt que l'ascenseur, quelle doit être la température des chambres en été et en hiver, etc. Nous encourageons aussi nos clients à adopter un comportement durable. Ceux qui renoncent un jour au ménage de leur



Une touche locale sous forme de BD dans l'hôtel Ibis Styles à Carouge.

chambre reçoivent des points dans le cadre de notre programme de fidélité. Cette initiative est bien accueillie. Au cours des dernières années, nous avons réussi à réduire le gaspillage alimentaire d'un pourcentage à deux chiffres.

Comment y êtes-vous parvenu?

Jochen Renz: Nous travaillons avec différentes solutions, y compris l'IA, et essayons de nous améliorer constamment. Une option consiste à photographier tout ce qui revient des buffets dans les assiettes ou bols avant que les restes ne soient jetés. Le système que nous utilisons fournit ensuite une évaluation indiquant, par exemple, les portions qui étaient trop importantes et les possibilités d'optimisation. Cette pratique est désormais courante dans la plupart des hôtels Accor de milieu de gamme et haut de gamme en Suisse.

Dans le segment «economy», plusieurs chaînes sont en concurrence.

Comment vos établissements Ibis parviennent-ils à s'en démarquer?

Jochen Renz: A ses débuts, Accor a connu une forte croissance grâce à la marque Ibis. Aujourd'hui encore, nous restons très attachés à ces racines dans le segment économique. Cela signifie que les hôtels Ibis Budget, Ibis et Ibis Styles sont des établissements exceptionnels, bien situés, au design moderne et soigné, proposant une cuisine attrayante et un service de grande qualité.

Je pense que cela nous positionne toujours en tant que leader du secteur, avec plus de 2500 hôtels dans ce segment.

Et qu'en est-il de l'automatisation? Vos clients l'acceptent-ils?

Sabrina Westphälinger: Nous avons une philosophie très claire en matière de numérisation et d'IA: l'être humain, tant du côté des clients que des employés, est au centre de nos préoccupations. Bien entendu, nous utilisons les nouvelles technologies là où elles nous facilitent la vie, que ce soit dans le domaine des réservations ou de la gestion des revenus. Dans certains hôtels, nous utilisons également des robots pour débarrasser les tables. Cela permet à notre personnel



Jochen Renz est originaire de Tübingen et occupe le poste de vice-président des opérations chez Accor, région DACH. Il est diplômé de l'école hôtelière de Thoun et titulaire d'un Executive MBA.

de service de consacrer davantage de temps aux clients.

Jochen Renz: Un exemple: dans notre hôtel Tribe à Baden-Baden (Allemagne), nous disposons de bornes d'enregistrement pour ceux qui souhaitent s'enregistrer sans contact personnel, mais un membre de l'équipe est toujours présent en cas de questions. Les solutions techniques sont les bienvenues, mais elles ne remplaceront jamais le contact personnel. De cette manière, nous nous distinguons dans le secteur hôtelier de nos concurrents qui proposent également des hébergements, mais qui misent fortement sur l'automatisation.

Et que proposez-vous dans vos hôtels de luxe pour que les clients soient prêts à dépenser de fortes sommes pour une nuit au Raffles à Londres ou au Vier Jahreszeiten à Hambourg? Là aussi, la concurrence est forte.

Jochen Renz: Nos hôtels ont du caractère, que ce soit grâce à leur emplacement, leur histoire ou à d'autres caractéristiques remarquables. Le bâtiment qui abrite le Raffles date de 1906 et était le lieu de travail de Churchill au Ministère de la guerre. Lorsqu'on y pénètre pour la première fois, on ne peut rester indifférent. De plus, chez Accor, nous comprenons les besoins de l'hôtellerie de luxe et y répondons de manière très spécifique. Cela nous ramène aux expériences mentionnées au début. Grâce à notre programme de fidélité «ALL Accor», nous pouvons ainsi permettre à nos clients passionnés de football de séjourner directement dans le stade du Paris Saint-Germain à Paris. De cette manière, les séjours deviennent des forfaits complets riches en expériences.

Que peuvent encore souhaiter les personnes les plus fortunées?

Sabrina Westphälinger: Dans le secteur de l'ultra-luxe, nous observons que les clients recherchent quelque chose qui n'est pas accessible à tous et qui n'est peut-être pas disponible immédiatement. Nous desservons ce segment avec l'Orient Express, par exemple. Cette marque comprend un train de luxe, un yacht et des hôtels exceptionnels. Nous proposons ainsi un voyage qui ne figure dans aucun catalogue. Il a bien sûr son prix et le nombre de places est limité. Ceux qui en font l'expérience vivent des moments tout à fait exceptionnels. o



Séjourner dans un cadre prestigieux, là où Churchill a autrefois travaillé: l'hôtel Raffles.



Dormir pendant le trajet de nuit et arriver reposé à destination le lendemain matin: telle est l'idée de Twiliner.

Le défi des bus de nuit

Pourquoi toujours prendre l'avion? La start-up zurichoise **Twiliner** souhaite convaincre les voyageurs et mise sur des bus de nuit ultraconfortables. Un aperçu.

Texte Juliane Lutz Photos Linda Pollari



Les sièges offrent trois positions: verticale, inclinée et à plat comme un lit.

Sur simple pression d'un bouton, le siège, qui rappelle la classe affaires dans les avions, se transforme en un lit de 2 mètres. Des cloisons au niveau de la tête garantissent un peu d'espace privé, et une petite table peut être fixée au dossier des sièges, permettant de travailler ou de regarder des vidéos. Des prises électriques sont disponibles en suffisance. De plus, une pochette située près du siège contient un coussin, une carte avec des informations et des collations, ainsi qu'un sac poubelle. Normalement, les clients Twiliner reçoivent une couverture et du linge de lit, mais nous effectuons un test entre la gare routière de Zurich et Limmattalerkreuz. Le trajet à travers la ville s'avère un peu saccadé, mais il devient beaucoup plus calme une fois sur l'autoroute.

Spacieux avec quelques légères secousses

Le 2 décembre, la start-up a présenté un bus aux médias avant de démarrer ses activités le lendemain avec des passagers payants. Le voyage inaugural a conduit les passagers de Zurich à Amsterdam, en passant par Bâle, Luxembourg, Bruxelles et Rotterdam, avant de revenir à Zurich. Le 4 décembre, un deuxième bus a transporté des passagers réguliers de Zurich à Barcelone, en passant par Berne. Un autre bus destiné aux voyages charter s'est ajouté le mois dernier. «Nous avons beaucoup de réservations pour décembre. Il s'agit principalement de personnes qui rentrent chez elles au Benelux et en Espagne pour les fêtes», indique le CEO Luca Bortolani lors de la conférence de presse. Son objectif, ainsi que celui de son équipe de cinq personnes, est de «combiner le confort d'un vol en classe affaires avec la durabilité du train de nuit et la flexibilité d'un autocar», et d'inciter ainsi les gens à prendre moins souvent l'avion.

Après le test, on constate que ce bus à deux étages, qui ne compte que 21 places, offre un très agréable confort, ne serait-ce que grâce à son espace généreux. Les toilettes sont spacieuses et il y

a même un vestiaire. A titre de comparaison, un Flixbus compte environ 80 sièges.

Les bus Twiliner circulent au départ de Zurich avec du diesel HVO, un biocarburant issu d'huiles alimentaires usagées. Comme celui-ci n'est pas encore disponible dans les stations-service en Espagne et au Benelux, les bus doivent y faire le plein de diesel avant de rentrer en Suisse. Les responsables de Twiliner ont demandé à Myclimate de calculer les émissions de CO₂. Résultat: un trajet au biodiesel est comparable, par passager-kilomètre, à celui d'un train européen circulant durant la journée. Avec du diesel classique, un voyage est aussi durable qu'avec un train de nuit peu fréquenté. De plus, lorsqu'on prend un car, on part sans attendre et on arrive dans les gares routières des villes, au contraire de l'avion. Twiliner tient ses promesses. Il ne reste plus que l'acceptation du concept.

«Nous souhaitons nous adresser aux personnes qui, pour des raisons environnementales, préfèrent ne pas prendre l'avion. C'est un sujet qui prend de plus en plus d'importance, également dans les entreprises», explique Luca Bortolani. Les tarifs aériens entre la Suisse et Bruxelles étant élevés, le choix s'est porté sur la ville des institutions européennes pour la première liaison. La destination finale est Amsterdam, haut lieu touristique. Les prix commencent à partir de 150 francs par trajet et sont dynamiques.

Voyager en respectant le climat

Ce Zurichois se souvient du moment qui l'a conduit à la création de cette start-up. Il travaillait alors chez Ikea dans le domaine du développement durable lorsqu'un collègue, qui ne souhaitait plus prendre l'avion, a effectué le trajet Malmö-Zurich en train. «Il lui a fallu une journée, et je me suis dit qu'il devait y avoir une autre solution.» Plus tard, lui et Elisabeth Frey, qui possédaient tous deux une entreprise spécialisée dans l'économie circulaire, ont réfléchi à des



Voyager en Europe en bonne conscience Si le Twiliner fonctionne au biocarburant, ses émissions de CO₂ sont à peu près égales à celles d'un trajet en train en Europe.



Luca Bortolani,
CEO et cofondateur de
Twiliner.

alternatives et ont pensé au bus de nuit. Mais les discussions qui ont suivi avec les compagnies de bus, constructeurs et autorités n'ont pas porté leurs fruits. On leur a déconseillé de poursuivre. «Nous étions sur le point d'abandonner lorsque nous avons entendu parler d'un professeur de la HES bernoise qui s'intéressait au transport couché en voiture.» Lorsque M. Frey a rencontré une collaboratrice du Fonds pionnier Migros, aboutissant à une aide financière, les deux associés ont fondé leur entreprise en 2021. Puis vinrent des années qui exigèrent ténacité et persévérance. Les sièges inclinables, qui n'existaient pas encore, constituaient un défi. «Comme ils ne sont pas réglementés, les autorités ne savaient pas comment les tester pour les homologuer», explique-t-il.

Avec des experts de la HES bernoise et d'un bureau d'études de Trèves, ils ont développé un système de retenue intégré, composé d'une ceinture à deux points et d'un couvre-jambes. Ce dernier empêche d'être projeté vers l'avant ou sur le côté en cas de collision ou freinage brusque. Finalement, les sièges fabriqués par une entreprise britannique et le système de retenue ont été homologués par le TÜV Rheinland, et les bus ont été construits en Espagne. Ils y sont fabriqués selon les spécifications de Zurich.

La start-up fonctionne selon le concept Flixbus: elle est responsable du marketing et des billets. Les compagnies de bus fournissent les véhicules. «La société belge Staf Cars, l'une des plus grandes entreprises d'autocars à deux étages en Europe, exploite un autocar. Les deux autres appartiennent à la société luxembourgeoise Emile Weber, qui est l'un de nos investisseurs», explique L. Bortolani, qui ajoute: «2026 sera une année test durant laquelle nous exploiterons peut-être cinq bus supplémentaires. Ensuite, nous souhaitons nous développer en proposant des destinations situées à 1000 km de la Suisse.»

En conférence de presse, une question portait sur la qualité du repos dans le bus. Luca Bortolani: «La majorité des participants a si bien dormi que nous avons dû les réveiller à l'arrivée.» o

LEX4YOU

Annuler l'hôtel pour cause de grippe?

Toute personne qui réserve une chambre d'hôtel ne dispose d'un droit de rétractation que si l'hôtel le lui a promis lors de la réservation. Dans le cas contraire, le client est tenu de respecter ses obligations contractuelles, même s'il ne peut pas se présenter à la dernière minute. En d'autres termes, il doit payer la chambre d'hôtel même s'il ne l'utilise pas.

Cependant, l'hôtel n'a pas le droit de s'enrichir. Si, par exemple, le client a réservé un repas en vain, l'hôtel ne peut généralement pas le lui facturer. La situation est différente si l'établissement a acheté et préparé le menu spécialement pour ce client et qu'il ne peut pas l'utiliser à d'autres fins. Enfin, l'hôtel a l'obligation de minimiser les dommages. Il doit donc s'efforcer de relouer la chambre d'hôtel qui s'est libérée à court terme.

Sans droit de rétractation contractuel et sans client de remplacement, le client malade doit assumer les frais. A moins que l'hôtel ne fasse preuve de souplesse ou que le client ait souscrit une assurance annulation.

Vera Beutler
D' iur., responsable de l'Info-Center
«Droit & Assurances»
lex4you.ch



Sur les rails de l'exploit

Avec plus de 2500 kilomètres parcourus par habitant et par an, les Suisses sont les champions d'Europe du train. Cela n'est pas surprenant, car notre réseau ferroviaire est l'un des plus denses du continent. Mais des records sont également établis hors de nos frontières.

Texte Dino Nodari Illustration Oliver Maier

430

km/h, cela correspond à la vitesse du train le plus rapide en service régulier. Le Shanghai Maglev atteint cette vitesse quotidiennement. Certains prototypes individuels ont déjà atteint des vitesses supérieures à 600 km/h, mais pas en service régulier.

3454

mètres: c'est à cette altitude que se trouve la gare la plus haute d'Europe. La station supérieure du Jungfraujoch, dans l'Oberland bernois, mérite donc pleinement le titre de «Top of Europe».

57,1

kilomètres, telle est la longueur du tunnel ferroviaire de base du Gothard. Achievé en 2016, il s'agit du plus long du monde.

1910

mètres pour le train de voyageurs le plus long jamais utilisé, et ce en Suisse. En 2022, un train composé de 100 wagons, commandé de manière synchronisée par sept conducteurs, a circulé sur la ligne de l'Albula.

41

mètres carrés pour la suite présidentielle du Maharajas' Express. Le compartiment le plus luxueux du train indien, lauréat du prix «World's Leading Luxury Train 2024», coûte toutefois la somme considérable de 25 000 dollars par semaine.

18 755

kilomètres ou environ 20 jours de voyage seraient nécessaires pour se rendre en train de Lagos, au Portugal, à Singapour. Il s'agit probablement du trajet continu le plus long que l'on puisse effectuer en train. Cependant, plusieurs changements sont nécessaires.

9288

kilomètres pour la liaison Moscou-Vladivostok à bord du Transsibérien, la plus longue ligne ferroviaire directe au monde.

« J'organise et réserve mes voyages moi-même »

Désormais, le TCS me permet de choisir et de réserver moi-même des voitures de location, des camping-cars, des bateaux de location, des liaisons par ferry et bien plus encore, au gré de mes envies.

Profitez-vous aussi de l'univers des voyages du TCS et profitez de réductions attrayantes pour les membres.

tcs.ch/mondeduvoyage



TCS – toujours à mes côtés.



Technique



SPORTIVES ÉLECTRIQUES EN PAGE 37
**LE
COURANT
PASSE-T-IL?**

Test Zeekr 7X: nom inconnu, apparence simple mais avec du feu sous le capot. | Essai routier Honda Prelude – hybride et émotions. | Un vélo électrique au charme rétro.

ZEEKR 7X

China Speed

Texte Daniel Riesen Technique Sandro Capun Photos Emanuel Freudiger



Dans l'industrie automobile, «China Speed» est une expression à la mode désignant le développement rapide de véhicules. Mais le Zeekr 7X de Geely est rapide aussi sur la route et à la borne de recharge.

Un monde nouveau
(et merveilleux?):
un SUV familial de
639 ch.



Des solutions futées,
comme les modes
«camping» et «animaux
de compagnie».

En 2025, de nouvelles marques automobiles ont fait leur apparition au pas cadencé. Elles étaient souvent déjà connues ailleurs, notamment en Chine, mais pas encore sous nos latitudes. Fondée en 2021, la marque Zeekr est encore récente, même dans son pays d'origine. Mais tout est allé très vite. Après un mois, cette marque (une abréviation compliquée) lançait sa première voiture électrique. Les premiers exemplaires sont arrivés en Suède et aux Pays-Bas en 2023, puis en Suisse l'année passée, dans le giron du groupe Emil Frey. En juin 2025, la Zeekr avait déjà atteint le demi-million de voitures produites.

Même dans l'Empire du Milieu, le «China Speed» – terme utilisé dans l'industrie automobile européenne pour désigner les cycles de développement courts – ne peut être mis en œuvre que dans le cadre de structures existantes. Zeekr appartient au groupe Geely, qui contrôle également Volvo, Polestar, Lotus et Smart. Elle se considère comme une marque «premium mondiale». Cela pourrait entrer en conflit avec Polestar au sein du groupe, mais les modèles sino-suédois sont plus chers et de style plus voyant. Le 7X se distingue quant à lui par sa discrétion, avec un design extérieur agréablement moderne et un habitacle assez traditionnel (mais numérique). Les modèles Zeekr sont pourtant conçus à Göteborg, dans le voisinage immédiat de Polestar.

Ce SUV spacieux mérite le label «premium» à maints égards. En termes de puissance moteur et de vitesse de recharge, bien sûr. Les liaisons au sol sont de bonne facture aussi, comme en témoignent la suspension pneumatique à amortissement piloté et l'es-

A propos des mesures



Accélération standard de 0 à 100 km/h

Nul ne fait cela dans la vie réelle, ou alors seulement une fois. Et ce n'est ni recommandé, ni légal sur la voie publique. La mesure du 0 à 100 km/h est toutefois familière à tous et donne une idée du potentiel de performance du véhicule.



Mesure de consommation TCS-RDE

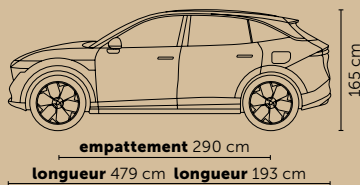
Consommation normale, mesurée sur route. Le TCS suit un protocole standard pour les émissions en conditions réelles de conduite (RDE), tel qu'il existe pour la mesure des gaz d'échappement des véhicules thermiques. La mesure RDE permet d'effectuer des comparaisons fiables au fil des ans.



Les recharges sont-elles bien planifiables?

La planification de la recharge est l'une des qualités spécifiques essentielles d'une voiture électrique. Elle permet d'optimiser l'itinéraire et les éventuels arrêts de recharge nécessaires, ainsi que d'afficher clairement les informations au conducteur. Par exemple le niveau de charge à l'arrivée et la durée de recharge prévue.

APERÇU TECHNIQUE



coffre: 539 l, plus 42 l (devant)
pneus: 265/40 R21

Voiture d'essai

Zeekr 7X: 5 portes, 5 places, dès 53 990 fr. (batterie: 75 kWh; RWD); Privilège AWD: dès 64 990 fr. (véhicule testé, options incluses: 68 890 fr.)

Garanties: 10 ans/200 000 km générale; 8 ans/200 000 km sur batterie et composants haute tension; 12 ans/200 000 km rouille; garantie mobilité: 5 ans
Importateur: GZ Automobile AG, Emil-Frey-Strasse, 5745 Safenwil, zeekr.ch

Données techniques

Traction: moteurs synchrones à excitation permanente (PSM); devant 165 kW, derrière 310 kW, maximale 475 kW (646 ch); 710 Nm; traction intégrale; vitesse maximale: 210 km/h

Batterie: batterie nickel-manganèse-cobalt (NMC), 100 kWh (bruts); chargeur embarqué (AC): 22 kW; puissance de charge maximale (DC): 480 kW

Poids: 2560 kg poids à vide (véhicule testé: 2585 kg), toutes les données avec poids du conducteur inclus (75 kg); poids total admissible: 2990 kg; charge tractable: 2000 kg

Les concurrents

Smart #5 Brabus, dès 59 500 fr.
Tesla Model Y Perf., dès 62 980 fr.

La recherche auto du TCS permet de comparer les voitures de toutes les marques et de tous les modèles, en termes de technique et de prix ainsi que d'émissions de CO₂ calculées sur le cycle de vie de la voiture:

tcs.ch/recherche-auto

Carrosserie / coffre

SUV sportif à la silhouette élancée. Vernis transparent sur toutes les protections de carrosserie. Pas de défauts de qualité.

Habitacle

Les portes à commande électrique constituent un luxe inattendu. Celle du conducteur se ferme même automatiquement par simple appui sur la pédale de frein. Matériaux et finitions de qualité, à l'exemple des bacs de porte doublés d'un revêtement souple et d'un fond antidérapant. Instrumentation claire, peu de boutons, affichage tête haute bien lisible.

Confort

Sièges confortables, le bruit reste à l'extérieur, roulage doux.

Comportement

Paramétrages du châssis, de la direction, de l'accélération et de la récupération réglables séparément, mais pas regroupés dans les modes de conduite. Grand rayon de braquage, typique de ce segment.

Moteur et transmissio

La puissance proche de 650 ch peut être taxée d'excessive, mais le Zeekr 7X n'est pas gourmand en énergie pour autant. Un plus de seulement 2,2 kWh/100 km (WLTP) par rapport à la version à propulsion de 310 kW. Le 7X AWD se conduit d'un simple effleurement du pied droit sur l'accélérateur...

Spécificités EV

Recharge aisément planifiable. Préconditionnement de la batterie aussi activable manuellement. Pas de recharge bidirectionnelle. Puissance de recharge AC élevée (22 kW). La technologie 800 V est censée permettre une recharge rapide CC jusqu'à 480 kW. Ce pic n'a pas été atteint dans la pratique, sans qu'il soit possible de porter un jugement définitif. Même avec des puissances de recharge confirmées de 175 à 195 kW, le SOC de 10 à 80% est atteignable en 23 minutes à peine.

Consommation / CO₂

21,3 kWh/100 km en pratique. Ce n'est pas exceptionnel, mais seulement à peine supérieur à la valeur WLTP. Bonne autonomie autoroutière.

Sécurité / assistances

Freinage correcte, notation maximale à l'Euro NCAP.

Prix / prestations

Un SUV premium spacieux et très puissamment motorisé pour moins de 70 000 francs. Très bonnes prestations de garantie.

MESURES TCS

Evaluation dynamique

Accélération (0–100 km/h): 3,8 s
(usine: 3,8 s)

Elasticité

60–100 km/h: 1,5 s

Diamètre de braquage: 11,7 m

Freinage (100–0 km/h): 35,1 m

Consommation du test

Parcours TCS-RDE

Température ambiante: 13,5 °C mixte

sans perte de charge: 18,2 kWh/100 km

avec perte de charge: 21,3 kWh/100 km
autoroute: 21,8 kWh/100 km

Autonomie (TCS-RDE)

mixte: 516 km

autoroute: 431 km

DONNÉES D'USINE

Consommation

Usine (WLTP): 20,1 kWh/100 km

Emissions CO₂: 0 g/km

Moyenne suisse de CO₂: 111 g/km

EtiquetteEnergie (A–G): C

CALCULS DES COÛTS

Coûts des services

Entretien

km / mois	heures	coûts (fr.)*
40 000 / 24	1,65	380.–

Entretien total sur 180 000 km:

15 000 km/an	9,9	2284.–
--------------	-----	--------

* Matériel inclus, liquides exclus.

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	82	684.–	344.–
30 000	55	684.–	689.–

Tarif horaire pour calcul TCS:

145 fr. (OFS)

TCS Assurance auto

Prime annuelle (fr.): 1371.20

Exemple d'offre pour un membre TCS de 36 ans, vivant à Berne, responsabilité civile et casco complète, kilométrage annuel 10 000 km, parking souterrain, prime annuelle hors frais

Recharge hyperrapide,
si toutes les conditions
sont réunies.



Peu de logos
et autres inscrip-
tions, hormis
sur les étriers
de freins.



Des poignées de porte inutiles, puisque ces dernières s'ouvrent électriquement.

sieu multibras. L'habitacle du 7X ne fait pas dans la demi-mesure non plus. Des matériaux agréables se retrouvent dans les zones plus basses, là où d'autres constructeurs font volontiers des économies. L'affichage tête haute n'entraîne pas de supplément de prix, et les portes électriques sont attendues dans la catégorie du luxe, plutôt que dans le segment premium à des tarifs compris entre 54 000 et 70 000 francs à peine.

A part les portes électriques, qui s'ouvrent et se referment lentement, tout va très vite dans le 7X. L'exemplaire à traction intégrale testé développe 475 kW, et même les versions à un seul moteur filent comme Odermatt au Lauberhorn grâce à leurs 310 kW (422 ch). Le «China Speed» s'applique en outre à la recharge, dont la puissance maximale revendiquée de 480 kW n'a toutefois pas pu être atteinte après deux tentatives. Cela étant, la batterie du Zeekr 7X se recharge très rapidement même avec des valeurs moins spectaculaires. o

+ Espace à bord conforme au segment
Puissance pléthorique
Recharge rapide
Portes électriques
Système audio
Suspensions à grand débattement

- Alarme de distraction intrusive
Pare-soleil trop petits
Récupération modulable seulement via le menu
Réception DAB+ perturbée
Pas de recharge bidirectionnelle

Retrouvez les images de la Zeekr 7X et d'autres tests sur:
touring.ch/auto



Porsche Cayenne Electric

Le fleuron de Porsche se convertit à son tour à l'électrique. Deux versions de ce SUV de 5 mètres de long sont proposées, toujours à traction intégrale: le Cayenne Electric standard (325 kW, dès 119 800 francs) et le modèle Turbo Electric (630 kW, dès 189 000 francs), qui permet de booster brièvement la puissance à 850 kW (1156 ch).



Un parfum de rallye

L'importateur Subaru renonce à distribuer la WRX en Suisse. C'est désormais Phantomcars, une société de Sattel (SZ) commercialisant des voitures et des motos, qui s'en charge. Avec son moteur 4 cylindres boxer turbo de 275 ch, la WRX évoque les rallyes. Dès 56 900 fr.

TCS PROTECTION JURIDIQUE CIRCULATION

Vos droits protégés

En matière de mobilité, un litige peut survenir à tout moment. Accident de la circulation, achat d'un véhicule défectueux ou réparations mal effectuées: tout peut rapidement devenir très coûteux. La protection juridique du TCS vous couvre jusqu'à 2 millions de francs et inclut la prise en charge des frais d'avocat, de procédure ainsi que d'expertise, pour défendre efficacement vos intérêts.



Agissez maintenant pour être prêt en cas de litige:
tcs.ch/circulation



La Honda Prelude est disponible en bleu Racing, noir Crystal Pearl, gris Meteoroid ou blanc Moonlit.

HONDA PRELUDE

Sportive, sympa et de caractère abordable

Honda a toujours eu une âme sportive et le constructeur japonais bouscule une fois encore la monotonie des SUV et autres crossovers en lançant la Prelude de sixième génération. Ce nouvel opus suggère en fait une continuité inexistante, car il marque le retour d'un coupé après une absence de 25 ans. L'offre de coupés sport compacts de prix abordable (en d'autres termes: de 50 000 francs ou moins) s'est entre-temps considérablement réduite, et c'est chez son compatriote Mazda que l'on trouve le plus facilement une offre comparable. Pourtant, le concept a son charme: une sportivité sans ostentation utilisable au quotidien, à condition que la taille du ménage soit inférieure ou égale à deux.

Une seule motorisation

La maîtrise des coûts est facilitée par le recours à une technologie existante et la limitation du nombre de modèles. La Prelude répond à ces deux critères, avec le fameux système «full hybrid» de Honda qui constitue la seule motorisation disponible. Sa conception reste unique; un moteur électrique de 135 kW (184 ch) assure – presque toujours – la propulsion, tandis qu'un moteur à essence économique de 2 litres sert principalement à alimenter le générateur qui recharge la batterie tampon (1,05 kWh). On connaît déjà cela sur la Civic (voir ci-dessous), mais la Prelude y ajoute la fonction «S+ Shift». Le moteur électrique simule alors des rapports de boîte, qui changent automatiquement ou ma-

nuellement à l'aide de palettes au volant. Le moteur thermique joue le jeu en adaptant son régime, sans toutefois être relié mécaniquement à la traction avant. Le «S+ Shift» satisfait l'esprit ludique, aide le moteur thermique – relégué sans cela au rôle de générateur d'électricité – à se faire entendre, mais procure néanmoins des sensations de conduite artificielles. La Prelude propose différents modes de conduite (Sport, GT, Confort et Individuel) qui influent sur la puissance délivrée, les sensations, les suspensions et le bruit du moteur. La puissance de 184 ch n'est pas débordante, mais le brio et le châssis finement équilibré suffisent pour profiter pleinement des virages avec ce coupé relativement léger.

La Prelude démarre à 47 900 francs, auxquels s'ajoute un maximum d'environ 6000 francs pour les options (peinture métallisée, jantes alu, etc.).

La Civic est plus spacieuse

Techniquement apparentée, un peu plus longue et dotée de quatre portes, la Civic offre plus d'espace pour les passagers arrière et les bagages. Elle est néanmoins aussi agréable à conduire. De plus, comme la Prelude, la Civic convient aux personnes qui aiment utiliser des boutons, commutateurs et régulateurs. Nous en avons compté une bonne trentaine. o dan



Honda Civic 4 portes et plus d'espace, même moteur que la Prelude, mais sans «S+ Shift».

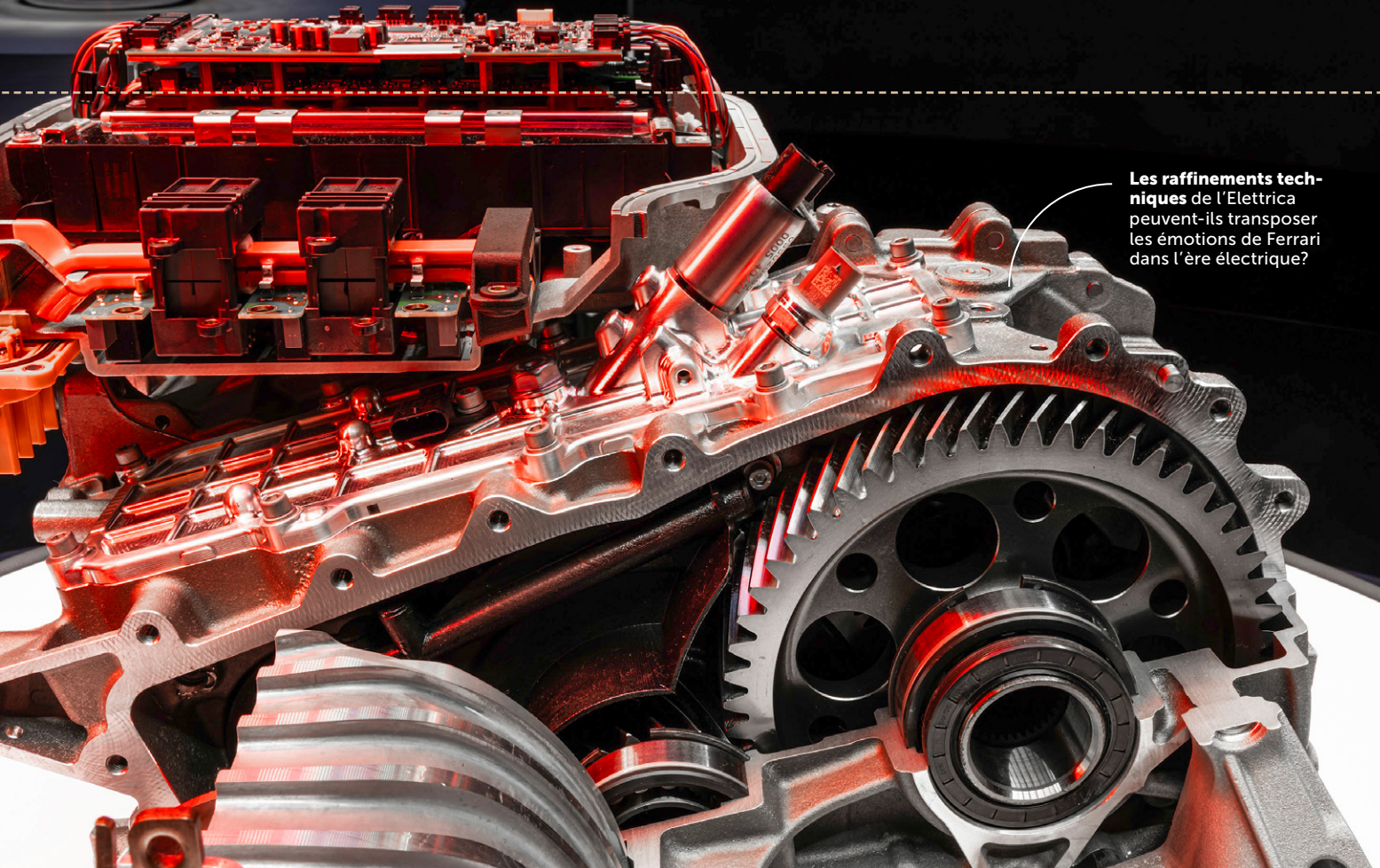
**TCS ASSURANCES
VÉHICULES**

Toujours le meilleur choix

Quel que soit votre véhicule de choix, le TCS a de toute manière une bonne solution pour vous assurer correctement, de la couverture obligatoire minimale jusqu'à la casco complète. En souscrivant, un bon pour un cours de conduite d'une valeur de 100 francs est offert. N'hésitez plus, choisissez la meilleure protection au meilleur prix!



Calculez votre prime et choisissez le numéro 1!
tcs.ch/vehicules



Les raffinements techniques de l'Elettrica peuvent-ils transposer les émotions de Ferrari dans l'ère électrique?

En quête d'émotions

Dans le segment des voitures de sport haut de gamme, l'électromobilité a encore plus de mal à s'imposer. Qui parviendra à insuffler une âme aux électrons?

Texte Daniel Riesen

Si ce n'est pas maintenant, alors quand? C'est désormais aussi l'avis de Ferrari. «Le moment et la technologie sont mûrs pour la première voiture 100% électrique de Maranello», déclarait Benedetto Vigna, le CEO de Ferrari, lors de la présentation de la Ferrari Elettrica, l'automne dernier. La voiture finie n'a toutefois pas été dévoilée à ce stade, seulement la technologie. Avec force descriptifs et illustrations, les Italiens de Modène tentent de créer un suspense émotionnel qui fera plus tard de cette voiture un objet de désir. Il va de soi que l'Elettrica – le nom n'est pas défi-

nitif – dispose d'une puissance pléthorique, à savoir 210 kW à l'avant et 620 kW sur le train arrière. La puissance en chevaux sera donc à quatre chiffres.

Mais Gianmaria Fulgenzi, le responsable du développement, n'ignore pas qu'avec l'électricité, la dynamique longitudinale est plus facile à gérer que la transversale. Une suspension active, ce qui n'est pas nouveau chez Ferrari, contribue au plaisir de conduite dans les virages et devient faisable quand chaque roue dispose de son propre moteur électrique. De quoi lisser efficacement la conduite et programmer

divers petits tours de magie. Ferrari souligne également le fait que, grâce à sa batterie placée très bas, l'Elettrica a un centre de gravité inférieur de 8 cm à celui de voitures comparables. Techniquement, elle devrait donc être supérieure aux modèles thermiques.

Des Lotus de luxe

Mais les clients fortunés pardonneront-ils à Ferrari d'avoir renoncé au rugissement de l'admission, au vrombissement du moteur et aux changements de vitesse? Quand on investit plusieurs centaines de milliers d'euros dans une voiture super-

Un moteur électrique par roue pour une conduite magique.



flue, le cœur compte plus que la raison.

D'autres constructeurs ont déjà constaté que le virage électrique n'est pas facile à négocier. Notamment l'anglais Lotus, connu pour ses voitures de sport menues, légères et fragiles. Aujourd'hui en mains chinoises, la marque propose désormais des bolides électriques lourds et confortables, le SUV Eletre et la berline sportive Emeya. Cette dernière fascine par son style affirmé, sa motorisation puissante et sa finition soignée. Le système audio est de qualité studio. En modes de conduite dynamiques, les sièges enveloppent davantage le conducteur et l'aileron arrière se déploie. Là où les routes sont suffisamment larges, seules les compétences de conduite, éventuellement les pneus hiver sollicités et les exigences légales imposent des limites. Une voiture fabuleuse produite par une marque légitime à des prix allant de 100 000 à 200 000 francs, tout devrait aller pour le mieux... Et pourtant, à fin novembre 2025, seules douze Emeya (et 35 Eletre) étaient immatriculées.

Un V16 très prisé

La Rimac Nevera R connaît un succès modeste dans une tout autre catégorie de prix. Pour un peu plus de 2 mio de francs, cette hypercar de plus de 2000 ch est à vous. Elle a battu le record du Nürburgring pour voitures électriques en 2023 et détenait jusqu'il y a peu le meilleur chrono du 0-400-0 km/h. Le fondateur de l'entreprise, Mate Rimac, est toutefois déçu par les ventes, qui n'ont pas encore atteint l'objectif de 150 unités par an. «Les amateurs de voitures de sport luxueuses préfèrent les motorisations traditionnelles, peut-être aussi pour se démarquer de la tendance

générale en faveur des voitures électriques.» Le Croate est aussi devenu propriétaire de la marque Bugatti, qui lui procure actuellement davantage de satisfaction. La Bugatti Tourbillon, dont les livraisons commenceront en 2026, est presque aussi puissante que la Rimac Nevera R, presque aussi rapide et deux fois plus chère. Cela étant, toute la production de Bugatti est considérée comme vendue pour les années à venir. La Tourbillon est animée par un impressionnant moteur V16 thermique, ce qui ne l'empêchera pas d'apparaître dans les statistiques en

tant que véhicule «rechargeable», puisqu'il s'agit d'une hybride plug-in.

L'exemple de Porsche...

Passons du monde des ultra-riches à celui des simples nantis, et donc à Porsche. L'entreprise de Zuffenhausen a lancé la Taycan au bon moment. La berline sportive électrique s'est assez bien vendue, 539 exemplaires immatriculés en Suisse en 2021. La deuxième génération a été encore améliorée, ce qui n'a pas empêché les ventes de retomber à 200 unités l'année dernière. Le nouveau Macan 100% électrique se



Audi Concept C
La comparaison avec la TT originale montre comment Audi envisage l'avenir électrique.



Lotus Emeya Un look et une conduite spectaculaires, mais des ventes hésitantes.



Maserati Folgore Ces modèles ressemblent à leurs homologues thermiques. Sans le pot d'échappement.



Photos Iad

défend bien, mais ses ventes sont inférieures à celles de l'ancien modèle thermique. Et c'est un SUV, qui se retrouve ainsi à nouveau derrière l'iconique 911 à moteur essence.

... ou de Maserati

Depuis 2024, la marque au trident produit deux modèles électriques qui ne se distinguent que très peu de ceux à énergie fossile, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Maserati a d'ailleurs pris une longueur d'avance avec la Gran Turismo électrique. L'élégant coupé sport – animé par trois moteurs électriques de 300 kW qui en font la Maserati la plus puissante de tous les temps – n'a aucune concurrence et coûte même moins cher que les versions thermiques V6 biturbo les plus puissantes. La Folgore ne se vend pourtant qu'à doses homéopathiques (lire l'interview à droite). A dire vrai, le

fait que des supercars produites en petite série roulent avec ou sans émissions locales de CO₂ n'a que peu d'impact sur le climat mondial. Mais on peut y voir un indicateur du problème d'image qui pénalise les voitures électriques, même en 2026. Ceux pour qui la conduite n'est pas un mal nécessaire préfèrent rechercher le plaisir et les émotions ailleurs que dans l'interaction entre volts et ampères. ◊

fait que des supercars produites en petite série roulent avec ou sans émissions locales de CO₂ n'a que peu d'impact sur le climat mondial. Mais on peut y voir un indicateur du problème d'image qui pénalise les voitures électriques, même en 2026. Ceux pour qui la conduite n'est pas un mal nécessaire préfèrent rechercher le plaisir et les émotions ailleurs que dans l'interaction entre volts et ampères. ◊



3 questions à

Roland Staehler,
Maserati Managing
Director DACH

Depuis deux ans, Maserati propose également le SUV Grecale et le coupé sport Gran Turismo en version entièrement électrique. Avec succès?

La réaction de la clientèle est modérée, en Suisse comme en Allemagne. Nous ne sommes donc pas différents de nos concurrents dans les segments sportifs. Cependant, je n'ai encore jamais rencontré quelqu'un qui ne soit pas impressionné après avoir testé un modèle Folgore.

Comment l'expliquez-vous?

La plupart recherchent l'expérience émotionnelle à laquelle ils sont habitués. Les gens associent à une voiture sportive le bruit du moteur, les vibrations, et ce d'autant plus si la voiture est d'origine italienne.

Peut-être aussi parce que les personnes échappent à la pression de la vertu climatique et choisissent d'autant plus un moteur à combustion?

Les différentes fluctuations peuvent jouer un rôle. Les responsables politiques ont procédé à un changement de cap radical, ce qui a également renforcé les résistances. ◊



Rimac Nevera R
Une hypercar électrique capable de battre des records sur circuit, mais dont les ventes ne suivent pas.



Bugatti Tourbillon
Bien que disposant de trois moteurs électriques, cette hypercar est achetée surtout pour son moteur V16.



Le vélo de ville Curie se distingue par ses bonnes prestations et son design original.

EGO MOVEMENT CURIE

Marie aurait aimé

Le vélo électrique Curie est un élégant citybike à cadre bas en aluminium avec des poignées et une selle vëgan, un guidon hollandais de teinte argent et des feux de jour intégrés au cadre. La stabilité de la roue arrière est assurée par l'intégration du porte-bagages au cadre. Disponible en deux couleurs, le Curie est conçu pour la ville. Mais dans le plus puissant des trois modes de conduite, le moteur Shimano EP600 (250 W) délivre le couple impressionnant de 85 Nm et permet de gravir les côtes sans effort. Intégrée dans le tube diagonal, la batterie de 531 Wh assure une autonomie correcte. La transmission par courroie et le moyeu Shimano Nexus à cinq vitesses conviennent également aux reliefs accidentés. On apprécie en outre la simplicité des commandes du système Shimano avec affichage LED.

Les pneus 27,5x2,4 pouces choisis pour le Curie sont adaptés à la circulation urbaine aussi bien qu'aux routes de campagne. Ils assurent la stabilité nécessaire et absorbent les irrégularités. La sécurité est assurée par des freins à disque Shimano MT-200 de 180 mm, à commande hydraulique et étrier à deux pistons. Soit dit en passant, EGO Movement propose deux autres modèles vintage, le Pixii et le Galvani. **o fm**

Ego Movement Curie – moteur: 250 W, 85 Nm; **batterie:** 531 Wh; **changement de vitesses:** Shimano Nexus 5 Revoshift; **poids autorisé:** 150 kg; **prix:** dès 3599 fr.

Quasi invisibles sans feux arrière



Dès que les jours raccourcissent et que la visibilité diminue, les appels au TCS se multiplient. Des membres se plai-

gnent de véhicules pratiquement invisibles à l'arrière. Par ignorance ou commodité, certains conducteurs se fient trop à la technologie et laissent leur éclairage en mode automatique. Dans ce mode, seuls les feux de jour avant sont allumés. Les feux arrière restent éteints tant que les capteurs de luminosité n'ont pas activé les feux de croisement. C'est pourquoi il est essentiel de savoir où est l'interrupteur et d'allumer les feux de croisement manuellement si nécessaire. C'est le cas en particulier dans le brouillard! **o dan**



Dashcams à l'essai

Les dashcams (caméras embarquées) ont le vent en poupe en tant que moyen de preuve en cas de litige. Le TCS en a testé sept, dans une gamme de prix allant de 30 à 300 francs. Deux ont obtenu la note «excellent»: la Viofo A229 Pro 2CH-4K Dual (photo ci-dessous) et la Vantrue N4 Pro (ci-dessus). Leur qualité d'image est exceptionnelle, même de nuit, grâce à deux caméras (avant/arrière) ou même trois (en plus à l'intérieur) dans le cas de la Vantrue. Un produit, l'Auto Dashcam HD DVR 120°, n'obtient que la mention «recommandé sous réserve», mais il est de loin le moins cher du comparatif.

Informations et conseils sur ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas:

tcs.ch/dashcams



TCS ASSURANCE VÉLO

L'assurance globale pour toute la famille

Qu'il s'agisse d'un vélo ordinaire, e-bike ou vélo pour enfants: avec TCS Assurance Vélo, vous êtes couvert dans toute l'Europe contre le vol et les dommages matériels, ainsi qu'en cas de panne en Suisse. En tant que membre du TCS, vous bénéficiez non seulement d'une prime plus avantageuse, mais également d'une couverture, avec une seule police, pour tous les vélos et e-bikes des membres de votre famille vivant sous le même toit.

tcs.ch/velo



Audi S5 Propulsion dynamique, châssis haut de gamme et direction précise.

AUDI S5 AVANT

Le charme du V6

Ce qui était autrefois l'Audi A4 s'appelle désormais A5, ou S5 dans sa déclinaison haut de gamme. La version break est quant à elle toujours connue sous le nom de S5 Avant. La sportivité et l'élégance de ce modèle se reflètent dans

son prix. Car si l'A5 Avant de base à moteur 4 cylindres de 150 kW (204 ch) est disponible à partir de 63 050 francs, la S5, animée par un V6 à micro-hybridation de 270 kW (367 ch), coûte au moins 94 150 francs. Dans sa configuration,

l'exemplaire testé portait même l'addition à 118 461 francs.

Outre l'alternateur à courroie habituel, le nouveau système «MHEV plus» a recours à un générateur de chaîne cinématique placé en sortie de boîte. Audi estime le potentiel d'économie à 0,74 l/100 km, pour une moyenne WLTP (réaliste) d'environ 8 l/100 km.

Le moteur de la S5 est la vedette du show. Grâce à son turbo à géométrie variable et à l'assistance de deux petits moteurs électriques, ce V6 de 3 litres réagit au quart de tour et accélère avec force si nécessaire (en mode Dynamic). Silencieux la plupart du temps, il émet une sonorité sportive à partir de 4000 tr/min environ. Le couple est transmis aux quatre roues via une boîte DSG à sept rapports.

Au niveau des commandes, l'écran dernier cri n'empêche pas de garder l'essentiel accessible via des boutons et commutateurs. Le coffre de la S5 Avant est parfait pour les objets longs, correct pour les bagages encombrants. o dan

Publicité

VOUS ÊTES LIBRE DE CHOISIR VOTRE GARAGE :
**NOUS SOMMES LE
PREMIER CHOIX.**

AUCUNE PERTE DE GARANTIE – MÊME POUR LES VÉHICULES NEUFS

Trouvez ici votre
garage partenaire :



carxpert.ch



CARXPERT

Votre expert multimarques

Innovation

Le monde captivant des vêtements intelligents et des textiles électroniques.

Texte Dominic Graf



Ce tissu intelligent conçu à l'EPFZ peut, par exemple, être utilisé dans un t-shirt pour enregistrer nos fonctions vitales ou dans un gant pour traduire nos mouvements en commandes informatiques.

Les textiles «sono» mesurent les ondes sonores qui traversent les fibres de verre tissées. Comparée aux capteurs électroniques, cette technologie est plus économe en énergie et plus économique.

La santé prête à porter

Après quelques lavages, la veste avait perdu son utilité. En 2017, Levi's et Google ont présenté le projet Jacquard: une veste en jean qui permettait de contrôler son smartphone en appuyant sur un bouton situé dans la manche. Cependant, la technologie a cessé de fonctionner après quelques lavages. Il ne restait plus qu'une veste ordinaire à 350 dollars, qui a été retirée de la gamme sans faire de bruit. On peut néanmoins lui reconnaître un rôle de pionnier dans le domaine des vêtements intelligents. En effet, à peine une décennie plus tard, des chemises,

vestes ou pantalons (lavables en machine) qui transmettent par exemple nos fonctions vitales à notre smartphone se sont imposés. Et ils sont de plus en plus sophistiqués. Des chercheurs de l'EPF Zurich ont ainsi récemment présenté des textiles dits «sono». Au lieu de composants électroniques sensibles, des fibres optiques sont tissées dans le tissu, à travers lesquelles circulent les ondes sonores. Les contacts, la pression et les mouvements peuvent ainsi être mesurés avec précision et à différentes fréquences. Cela permet, par exemple, de surveiller la respiration, d'améliorer les entraînements sportifs ou, sous forme de gant, de traduire la langue des signes.

Comme dans un moule

Une chaussure parfaitement adaptée? C'est ce que promet Nathan Smith. Après avoir scanné et mesuré la pression du pied, cette chaussure de sport combine la tige, la semelle intérieure et la semelle extérieure en une seule pièce grâce à l'impression 3D et au laser.



Print 001XT

La chaussure sans lacets en polyuréthane thermoplastique est élastique, personnalisable à l'extérieur et ergonomique.

En détail



Le corps produit du courant

Des chercheurs de l'Institut Leibniz à Iéna ont développé un matériau qui transforme la chaleur corporelle en électricité. Des appareils tels que montres ou bracelets connectés pourraient ainsi être alimentés en énergie de manière autonome. Ce tissu serait aussi adapté au refroidissement, par exemple sur les lieux de travail exposés au chaud, comme dans l'industrie sidérurgique.



Pull à capuche chauffant

On dirait un «hoodie» ordinaire, mais en appuyant sur un bouton situé vers la poitrine, il se transforme en Heathood. Ce vêtement, développé par la start-up du même nom, chauffe alors à 25 degrés. Appuyez deux fois sur le bouton pour atteindre 35 degrés, trois fois pour 45 degrés. L'énergie provient d'une batterie externe qui dure jusqu'à six heures.



Dormir au sec

Le matelas intelligent Wisbi, développé par la société autrichienne Texible, émet une alarme dès qu'une personne est allongée sur une surface humide ou quitte momentanément son lit. Ce système pratique permet entre autres aux personnes atteintes de démence d'éviter de rester allongées pendant des heures dans un lit devenu mouillé ou d'errer sans surveillance.



Babyphone au pied

Pour surveiller leur bébé, les parents ont recours à des dispositifs de surveillance acoustiques ou visuels. Le Dream Sock d'Owlet réinvente le concept du babyphone: fixé au pied de l'enfant, il transmet en temps réel à l'application des informations sur la fréquence cardiaque, la saturation en oxygène ou le comportement pendant le sommeil, et déclenche une alarme si nécessaire.

L'EXPERT TCS

Le garage allié du climat?

Le garage, cet endroit initialement prévu pour la voiture, qu'est-il devenu? Il n'est pas rare qu'il serve d'entrepôt pour les affaires de la grand-mère, un vélo cassé, des vieux skis, du papier usagé, de la peinture et trois chaises de camping «pour quand elles seront utiles». Et la voiture dans tout ça? Elle reste dehors toute l'année. En été, on étouffe à l'intérieur et en hiver, la batterie gèle, si ce ne sont pas nos fesses. Quiconque doit dégivrer sa voiture le matin en éternuant et en toussant, malgré le fait qu'il dispose d'un garage, gaspille non seulement de l'énergie, mais dérange également ses voisins. Et oui, les voitures électriques en souffrent aussi, même si c'est en silence.

Et pourtant, la solution est simple: amener tout ce désordre à la brocante ou à la déchetterie, et remettre la voiture à sa place: dans le garage. Cela permet d'économiser de l'électricité ou du carburant, de préserver la peinture et la valeur de revente, de réduire le bruit et les émissions et, enfin, de prolonger la durée de vie du véhicule. Un garage tempéré et sec ne sauvera peut-être pas le monde, mais c'est une petite contribution qui a un grand impact. Sur votre portefeuille et sur le bilan climatique.

Thomas Bollinger
Chef de projet TCS Test & Technique
tcs.ch/experte





Un chauffage au sol de plus de 35 ans? Une analyse vous apporte de la clarté

Votre chauffage au sol date des années 1970 à 1990? Il vaut la peine de l'examiner. Même s'il semble fonctionner correctement, les premiers signes de vieillissement peuvent passer inaperçus. La chaleur est-elle inégalement répartie ou certaines zones restent-elles froides? Ce sont de potentiels signaux d'alerte. Et si vous attendez trop longtemps, la facture peut être salée.

Les chauffages au sol font partie des choses qui font leur travail discrètement pendant longtemps. On y pense rarement, jusqu'à ce que quelque chose change: par exemple, lorsque l'on marche pieds nus chez soi et qu'on remarque tout à coup qu'un endroit est plus froid que d'habitude; ou lorsque chauffer la pièce à une température agréable prend plus long que d'habitude. Ce sont souvent les premiers signes que quelque chose dans le système ne fonctionne plus correctement.

LE PROBLÈME: les processus de corrosion encrassent la tuyauterie en y déposant des particules. La chaleur se répartit moins bien, l'efficacité diminue.

Parallèlement, le plastique des tuyaux devient friable avec le temps, ce qui représente un véritable danger pour votre chauffage au sol. La fragilisation entraîne la formation de fines fissures qui peuvent, dans le pire des cas, provoquer des dégâts d'eau.

LA BONNE NOUVELLE: effectuer un contrôle précoce suffit à clarifier la situation. Dans de nombreux cas, votre chauffage au sol peut être assaini – sans bruit, sans chantier et sans arrêt pendant des jours. Notre méthode d'assainissement des serpentins par l'intérieur offre une seconde vie aux anciens chauffages au sol. Ainsi, vous profitez à nouveau de sols agréablement et uniformément chauds.

Agir avant qu'il ne soit trop tard.

Où en est votre chauffage au sol? Aucune idée? C'est souvent le cas. Nos spécialistes en contrôlent l'état chez vous sur place. Nous analysons l'eau de chauffage, car elle révèle l'état de vieillissement des conduites.



Si un assainissement est nécessaire et possible, vous profitez d'une solution efficace. Sans chantier. Sans dépose puis nouvelle pose. Cette solution offre le sentiment rassurant que le vieillissement de votre chauffage au sol existant a été interrompu.

Avantages en un coup d'œil

- ▶ Méthode éprouvée depuis 1999
- ▶ Entreprise familiale suisse
- ▶ Plus de 10 000 objets assainis
- ▶ Solution propre sans chantier, sans saleté et sans stress

N'attendez pas qu'il soit trop tard. Un simple contrôle vous évite pannes, frais inutiles et réparations d'envergure.

Faites-nous vérifier maintenant votre chauffage au sol.

Naef GROUP / HAT-Tech AG
Route du Pré-du-Bruit 1, 1844 Villeneuve
Tél.: +41 24 466 15 90
Adresse e-mail: info@naef-group.com



Des problèmes avec votre chauffage au sol?

Nous ramenons la chaleur!

Ne faites pas confiance à un chauffage au sol qui a plus de 35 ans : Faites contrôler votre chauffage par les spécialistes de Naef GROUP – offre spéciale pour les lectrices et lecteurs du magazine Touring **chf 280 au lieu de chf 380.**

Offre: Analyse de l'état par le biais d'une analyse de l'eau, y compris le contrôle de tous les composants de l'installation.

Profitez maintenant de l'offre spéciale: Valable via lien ou code QR.

Naef GROUP HAT-Tech SA
Route du Pré-du-Bruit 1
1844 Villeneuve
Téléphone: +41 24 466 15 90
www.chauffageausol.ch

Offre:
Scannez le code QR
et demandez
une étude.



Naef

Assainissement des conduites par l'intérieur

GROUP | Leader en Suisse depuis 1985 avec l'original





TCS Voyages

Passion et savoir-faire



Avantage membres CHF 300.–

Pouilles

L'Italie entre Orient et Occident

Du 7 au 15 octobre 2026



Avantage membres CHF 400.–

Ouganda – la Perle de l'Afrique

À la rencontre des gorilles de montagne et des trésors sauvages de l'Ouganda

Du 16 juin au 2 juillet 2026



Avantage membres CHF 300.–

Croisière en Grèce

À travers la mer Égée et les Cyclades

Du 31 juillet au 8 août 2026

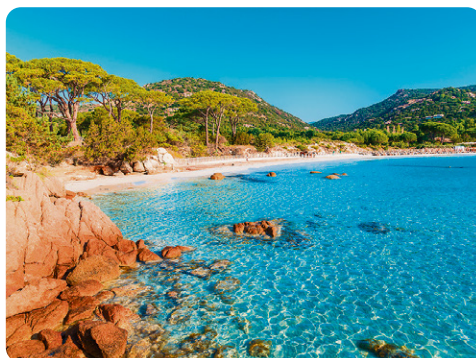


Avantage membres CHF 400.–

USA – Californie et Ouest américain

Los Angeles et San Francisco en passant par les grands parcs

Du 1 au 14 mai 2026



Avantage membres CHF 300.–

Croisière en Corse

L'Île de Beauté révèle ses trésors

Du 26 juin au 3 juillet 2026



Avantage membres CHF 400.–

Rallye en Namibie

Désert, mer et safari

Du 12 au 30 avril 2026



Avantage membres CHF 400.–

Croisière en Alaska avec le Queen Elizabet

De Seattle à l'Alaska, retour par Victoria en Colombie-Britannique

Du 7 au 21 juillet 2026



Avantage membres CHF 300.–

Vietnam et ses trésors cachés

Rizières et patrimoine au Vietnam

Du 3 au 19 septembre 2026



Avantage membres CHF 400.–

Philippines

Des rizières en terrasses de Banaue aux lagons turquoise de Coron

Du 6 au 22 avril 2026

Intéressé-e?

Programme détaillé des circuits, renseignements et inscriptions par téléphone ou par e-mail

058 827 39 06

lu–ve 9 h–12 h 30 et 13 h 30–17 h

voyages@tcs.ch

www.tcsvoyages.ch

Loisirs

LE REPORTAGE EN PAGE 48
**AU FIL
DU
MÉKONG**

Le Vietnam tantôt rural, tantôt urbain: les bijoux du delta du Mékong. | Découvrir la Thaïlande en dehors des sentiers battus. | Conseils pour une visite de Bangkok réussie.

Un fleuve et ses merveilles

Lors d'une croisière sur le Mékong, les passagers font d'innombrables rencontres avec les habitants, découvrent la culture et la vie au bord et sur ce fleuve gigantesque. Des pagodes aux fermes piscicoles colorées en passant par la métropole animée de Hô Chi Minh-Ville, l'éventail des curiosités est large.

Texte et photos Felix Maurhofer

A l'aube, le Mékong s'étend, sombre et puissant. Des milliers de jacinthes d'eau flottent comme de petites îles. Les pêcheurs naviguent sur cette source de vie essentielle pour des millions de personnes. Au loin, on entend le bruit sourd d'un moteur. Il se rapproche, devient plus fort, et avec le lever du soleil, on aperçoit une femme en robe rouge dans son petit sampan. Elle se fraye un chemin entre les jacinthes pour rejoindre la rive. Tout en gardant son équilibre sur le bateau qui tangué, elle jette habilement son filet. Plus tard, elle reviendra, débarquera ses prises et les proposera à la vente au bord de la route, à Chau Doc.

Une vie animée à Chau Doc

Bien amarré, le «Mekong Discovery», long de 64 mètres, est accosté à la jetée de Chau Doc. La veille, ce luxueux bateau de croisière fluviale doté de 19 suites a quitté Phnom Penh et a navigué en aval vers la frontière entre le Cambodge et le Vietnam. Pour atteindre la ville frontalière de Chau Doc, le capitaine Van Bo doit naviguer sur la rivière Hau, un bras secondaire du Mékong. Dans cette région frontalière avec le Cambodge, on remarque les nombreuses fermes piscicoles flottantes qui bordent les rives. Les familles vivent dans les maisons, tandis qu'elles élèvent des poissons tels que le pangasius ou le tilapia dans des filets et des cages en dessous. Le village est situé sur une route commerciale essentielle et revêt une importance historique. Ici, les Chi-

nois, Khmers, Vietnamiens et le peuple cham cohabitent pacifiquement. Lors d'une promenade nocturne sur la promenade animée du bord de mer, des élèves en uniforme jouent, des femmes âgées font de la gymnastique avec grâce et, quelques mètres plus loin, un homme fait griller du poulet qui dégage un parfum alléchant. Il serait tentant d'y goûter, mais des délices culinaires nous attendent également sur le bateau.

Diversité sur le fleuve

Au cours du voyage fluvial de 410 kilomètres jusqu'à Hô Chi Minh-Ville (anciennement Saigon), les passagers débarquent quotidiennement du bateau pour explorer les villages ou la nature le long du Mékong. Il y a toujours quelque



Sur la montagne Sam, près de Chau Doc, se trouve la pagode suspendue avec ses nombreux temples.





Tôt le matin, la pêcheuse en robe rouge navigue sur le Mékong vers ses lieux de pêche.

chose à découvrir. Même lorsque l'on se repose sur les chaises longues sur le pont supérieur, le temps passe rapidement. Des paysages fascinants défilent, et le jeu constant de la lumière et des différentes ambiances est un moment fort. Quand on pense que ce fleuve de plus de 4000 kilomètres prend sa source quelque part dans les hauts plateaux tibétains, traverse six pays, abrite 1200 espèces de poissons, du poisson-chat géant à la raie d'eau douce, et nourrit environ soixante millions de personnes en Asie du Sud-Est, cela dépasse l'imagination.

Derrière Chau Doc s'élève le Mont Sam. Il serait insignifiant si la pagode Hang n'y avait pas été construite. Pour admirer la beauté de ce temple bouddhiste, les visiteurs doivent d'abord gravir de nombreux escaliers. L'architecture, les sculptures et les peintures des diffé-

rentes pagodes forment un ensemble unique et constituant, à juste titre, un lieu de pèlerinage important. Les grottes abritant de nombreuses divinités sont particulièrement remarquables. Il en va de même pour la vue sur les rizières qui semblent infinies. Le riz est l'aliment de base au Vietnam. Ici, sur le Mékong et en particulier dans son delta, cette céréale peut être récoltée jusqu'à trois fois par an. Avec 1600 variétés différentes, la diversité est impressionnante.

Danse acrobatique de la licorne

Plus le «Mekong Discovery» descend le fleuve, plus celui-ci est animé. Des petits bateaux de pêche aux cargos lourdement chargés, les embarcations sont nombreuses. A noter que tous les bateaux arborent un œil peint sur la proue, symbolisant l'âme du bateau. A Tan

Chau, notre bateau jette l'ancre et des sampans d'excursion accostent à bâbord. Ils nous conduisent à travers des canaux bordés de fermes piscicoles jusqu'à un temple taoïste abritant des statues de saints surdimensionnées, de nombreux bâtons d'encens parfumés et toutes sortes d'images colorées. Cette religion, qui prône une vie simple et en harmonie avec la nature, a été introduite au Vietnam par les Chinois et est aujourd'hui très répandue.

Après un court trajet en bateau, le sampan accoste à un ponton en bois. Des enfants nous accueillent et nous conduisent à la place du village de Long Thuan. Ils font partie d'un groupe de danse qui exécute la danse de la licorne et du lion. Deux enfants se cachent sous chaque costume. Les masques surdimensionnés sont impressionnants et conçus avec beaucoup d'attention >



La danse de la licorne et du lion à Long Thuan est un véritable spectacle.



La diversité des produits proposés est impressionnante sur le marché de Sa Dec.

aux détails. Accompagnée de tambours et cymbales, la danse, endiablée et acrobatique, est généralement exécutée lors du Nouvel An chinois ou lors de l'inauguration de bâtiments importants. En se promenant dans le village, on remarque que des tombes se trouvent au milieu des modestes maisons gardées par des chiens. Cela est courant pour de nombreux Vietnamiens, qui pratiquent un culte des ancêtres très marqué et apprécient d'avoir leurs défunts près d'eux.

TCS LIVRET DE PROTECTION ETI

Quand l'inattendu se produit

Un accident, une maladie soudaine, des troubles politiques ou une catastrophe naturelle: en cas d'urgence, vous pouvez compter 24h/24 sur les gestionnaires de cas et l'équipe médicale du TCS. Ils vous offrent des conseils personnalisés, protection et soutien, et organisent les meilleurs soins possibles sur place et, si nécessaire, votre rapatriement. Les spécialistes de l'ETI ne vous laissent jamais seul et vous accompagnent jusqu'à ce que vous alliez mieux.



Voyager en toute sécurité
en Suisse et à l'étranger
tcs.ch/eti

Le Vietnam et ses marchés

Le bateau de croisière fluviale continue sa progression dans le delta du Mékong, appelé «fleuve des neuf dragons» par les Vietnamiens. Une visite du marché de Sa Dec est prévue au programme. Dans cette importante ville commerçante, les traces du colonialisme sont encore clairement visibles. C'est ici que vivait dans les années 1930 l'écrivaine française Marguerite Duras. Son célèbre roman «L'Amant» parle de Sa Dec. Non loin de la villa où résidait son amant chinois, le marché commence directement au bord du fleuve. C'est pratique, car les marchandises transportées par les bateaux ne doivent être transportées que sur quelques mètres jusqu'aux étals du marché. Comme sur tous les marchés vietnamiens, les produits proposés ici sont tout simplement remarquables. Il faut s'habituer, en particulier lorsqu'il s'agit de fruits de mer ou de viande. L'agitation qui règne et la diversité des produits sont impressionnantes. On y trouve une quantité remarquable de fleurs, car de vastes champs sont consacrés à la culture des roses, des chrysanthèmes ou des orchidées. La plupart d'entre elles sont livrées à Hô Chi Minh-Ville.

Le dynamisme de Hô Chi Minh-Ville

Le «Mekong Discovery» remonte le fleuve Saigon, et soudain, la silhouette de Hô Chi Minh-Ville apparaît. Les marins amarrent le bateau au port de Saigon, pratiquement au cœur de la ville. Quel contraste avec la tranquillité du



Aller/retour

Vol de Genève à Siem Reap via Bangkok. De Hô Chi Minh-Ville à Genève via Bangkok.

Documents

Pour le Cambodge et le Vietnam, un passeport valable au moins six mois après la date de retour est requis. Le formulaire «Cambodia e-Arrival» doit être rempli sept jours avant l'arrivée. Un visa est délivré à l'entrée dans le pays.

Devises

Cambodge: riel (1 USD équivaut à environ 4110 riels). Les cartes de crédit ne sont pas acceptées partout. Il est souvent possible de payer avec de petites coupures en dollars.

Vietnam: dong (1 USD équivaut à environ 25 500 dongs, ne peut être ni importé ni exporté). Les dollars ne sont pas acceptés. Les cartes de crédit sont très souvent acceptées.

Protection

Il est impératif d'emporter une bonne protection solaire et anti-insectes ainsi qu'un couvre-chef.

Décalage horaire

Été: +5 heures; hiver: +6 heures

Agence de voyage

Chez Thurgau Travel, la croisière sur le Mékong à bord du «RV Mekong Discovery» débute à Siem Reap et rejoint Hô Chi Minh-Ville, via Phnom Penh. 17 jours à partir de 6390 francs thurgautravel.ch

voyage en bateau. Le trafic dans les rues est un flux incessant de véhicules. Il est fortement recommandé de passer quelques jours ici. Il existe des musées intéressants, un marché coloré, de nombreux stands de street food et, à chaque coin de rue, du café vietnamien (avec du lait concentré et des glaçons).

La mer de lumières de la capitale nocturne est un véritable spectacle. Les enseignes lumineuses des gratte-ciel se reflètent dans l'eau, et l'on se demande ce qu'est en train de faire la pêcheuse en robe rouge. Est-elle avec sa famille à Chau Doc, range-t-elle les filets ou dort-elle déjà pour être reposée et pouvoir partir pêcher le lendemain? o

Ce voyage a été rendu possible grâce à Thurgau Travel.

MARCHÉ

APPARTEMENT DE VACANCES, SUISSE

Bains de Saillon très joli studio.
Fr.350.-/ sem.-.+nett. et taxe. Wifi.
Tél. 024 459 16 86 / 079 417 47 26

CARAVANES / MOBIL-HOME

Achète camping-car caravane motos
tout modèle cash et rapide 7/7
urbacar@bluewin.ch 079 443 45 47

VÉHICULES À MOTEUR A-Z

Achat automobiles récentes.
Déplacement à votre domicile.
Pascal Demierre tél 078 609 09 95
www.autoromandie.ch

Achat Voitures, jeep, 4x4, Bus
Occasion + Export, ds l'état. 7/7j
Enlèvement. Cash. **079 534 00 11**

Collectionneur recherche Oldtimers
et Youngtimers, déplacement et
paiement rapide. **079 571 18 20**

Le magazine le plus lu de Suisse

Insérer une petite annonce

Contact:
Touring Club Suisse
Chantale Hofer
Vanessa Ukoh
e-mail: anzeigen@tcs.ch



touring



Réservez
maintenant

Également pour les locations de voitures, le TCS en vaut la peine

Réservez votre voiture de location dans le monde entier
avec la garantie du meilleur prix.

- Toutes les principales assurances incluses
- Jusqu'à 10% de rabais supplémentaire en cas
de paiement avec une carte de crédit du TCS*

En savoir plus sur tcs.ch/moneduvoyage



* 5% pour les titulaires d'une TCS Member Mastercard / 10% pour les titulaires d'une
TCS Travel Mastercard Gold (crédités directement sur la carte de crédit).

Richesses du Mékong

Le delta du Mékong au Vietnam est un lieu aux multiples découvertes. Que ce soit le village cham de Chau Giang, la région de Ben Tre et ses cocotiers, Hô Chi Minh-Ville ou les tunnels de Cu Chi.

Le delta du Mékong caractérise le sud-ouest du Vietnam. C'est ici que le fleuve se jette dans la mer de Chine méridionale, formant un gigantesque réseau de bras fluviaux. Le delta, formé par des sédiments, couvre une superficie similaire à la taille de la Suisse et s'étend chaque année d'environ 80 mètres. Le sol alluvial est fertile et la nourriture est abondante. Chaque localité a accès à l'eau, ce qui confère aux voies navigables une importance capitale. La métropole de Hô Chi Minh-Ville est également reliée au delta par le fleuve Saigon. o fm

PHNOM PENH ○



GOLFE DE
THAÏLANDE

1 Le fascinant village cham

Sur la rivière Hau, presque en face de Chau Doc, se trouve le petit village cham de Chau Giang. Les Cham appartiennent à un groupe ethnique musulman et constituent une minorité. En se promenant dans ce charmant village, les visiteurs peuvent découvrir les mosquées Mubarak et Jamiul Azhar, image inhabituelle au Vietnam. La visite des ateliers de tissage est particulièrement intéressante. Sur des métiers à tisser en bois, les femmes y fabriquent des écharpes Krama à carreaux et bicolores.



2 Vers Ben Tre par les canaux

La ville de Ben Tre est particulièrement charmante et représente toute la diversité que l'on retrouve dans le delta. D'innombrables canaux, uniquement navigables en sampan, entourent cette localité. Lors d'une promenade, les visiteurs peuvent découvrir la vie locale, admirer les plantations de cocotiers et observer la fabrication des confiseries à base de noix de coco. Les circuits en tuk-tuk ou en barque à rames sont particulièrement appréciés.



3 Les tunnels de Cu Chi

Les tunnels de Cu Chi sont situés dans une vaste zone à la périphérie de Hô Chi Minh-Ville. Ils ont été creusés dès 1948 pendant la guerre contre la puissance coloniale française afin de protéger armes, provisions et personnes. Dans les années 1960, les Viêt-Cong ont étendu le réseau de tunnels à 200 kilomètres. Des villes entières avec tout le nécessaire ont vu le jour sous terre. Aujourd'hui, le musée offre un aperçu de ce réseau.



3

4

HÔ CHI MINH-VILLE

1

2

Mékong

MER DE
CHINE DU SUD

4 Une capitale chargée d'histoire

La métropole de Hô Chi Minh-Ville est très dynamique. On y trouve de tout, des gratte-ciel modernes aux marchés, en passant par les musées et les quartiers datant de l'époque coloniale. Les musées du Palais de l'Indépendance, siège du président sud-vietnamien, et le Musée des vestiges de la guerre méritent une visite. Ils offrent un aperçu saisissant de l'histoire tragique de la guerre du Vietnam.



La bien nommée Terre d'or

La Thaïlande, connue pour ses plages de rêve et sa nourriture parfumée, a bien d'autres cartes dans son jeu. Histoire, temples impressionnants, faune et flore luxuriantes et villes animées attendent le visiteur en quête de découvertes variées.

Texte et photos Pascale Stehlin

Si sa capitale Bangkok mérite à elle seule le voyage, la Thaïlande regorge d'autres pépites à découvrir. Pour s'éloigner de l'agitation de la ville et s'immerger dans la végétation luxuriante, prenons d'abord la direction de Bang Krachao. Véritable poumon vert, cet oasis se trouve à quarante minutes en voiture de la métropole. Notre conseil: une balade à vélo pour profiter pleinement de ce grand bol d'air. Des pistes cyclables ont été spécialement aménagées à cet effet. On traverse d'abord des villages typiques avant d'emprunter des sentiers sur pilotis puis de longer par moments la rivière Chao Phraya, qui borde l'ouest et le nord de Bang Krachao. Devant nos yeux défilent palmiers, papayers, eucalyptus, palétuviers, tecks ou encore bambous géants. On croise des paysans qui nous saluent d'un signe de la main, occupés à cultiver des fruits tels que les mangues mais aussi des légumes comme les aubergines thaïlandaises.

Une tradition incontournable

Après cette escapade à vélo, rien de tel qu'une activité créative pour découvrir une tradition thaïlandaise. L'association Herbal Joss Stick Community propose un atelier pour apprendre à confectionner des bâtons d'encens. Ces sticks parfumés sont très populaires en Thaïlande et sont régulièrement brûlés devant les statues représentant Bouddha mais aussi lors des prières. Pour préparer la pâte, on choisit parmi divers ingrédients. J'opte pour de la poudre de bois de santal, de l'écorce de cannelle, du jasmin et de la résine de benjoin. On y ajoute ensuite de l'eau pour former la pâte. Puis, il faut étaler une couche régulière du mélange sur la tige, ce qui requiert de la patience et une certaine dextérité. Les bâtons parfumés doivent ensuite sécher plusieurs heures, voire une journée. Un beau souvenir typique à ramener dans ses bagages.

Au cœur du pays avec le train

Le train s'avère être un excellent moyen de découvrir les paysages variés du Pays du sourire. Depuis Hua Lamphong, l'ancienne gare principale de Bangkok, je monte à bord du train pour Kanchanaburi. Cette ville se situe à 130 kilomètres à l'ouest de la capitale. En Thaïlande, ce moyen de transport est très bon marché. Ce trajet, qui dure environ trois heures, ne coûte en effet que 4 francs. Ce voyage au rythme lent permet de découvrir des paysages variés à travers les larges fenêtres. La voie traverse d'abord les habitations de la banlieue. Des maisons sur pilotis font ensuite place aux rizières ou l'on aperçoit des buffles d'eau occupés pour les travaux des champs. Des plantations de cannes à sucre et de nombreuses variétés de palmiers défilent devant nous. Une femme monte à bord avec un panier rempli de provisions. Pour quelques bahts, les Thaïlandais s'achètent un œuf dur ou une omelette remplie de riz. Mais nous n'avons guère le temps de tester ces encas puisque nous arrivons à destination.

Prochain arrêt: River Kwai

Nous descendons à un arrêt chargé d'histoire, celui du pont de la rivière Kwai. Après quelques minutes de marche, nous apercevons l'imposant viaduc. Symbole d'un passé tragique, le pont de la rivière Kwai à Kanchanaburi fut construit pendant la Seconde Guerre mondiale par des prisonniers de guerre et des travailleurs forcés sous l'occupation japonaise. On y croise de nombreux Thaïlandais qui ont fait le déplacement pour s'y recueillir. Non loin de là, nous visitons le Musée Jeath War. Ce dernier rend hommage aux victimes mortes de faim, suite à des maladies ou mauvais traitements durant la construction de ce tronçon visant à relier la Thaïlande à la Birmanie et surnommé «la voie ferrée de la mort».

1 Pour s'éloigner du tumulte de Bangkok, rien de tel qu'une balade à Bang Krachao, appelé le poumon vert de la capitale en raison de sa riche végétation.

2 Il est fréquent de rencontrer des vendeuses ambulantes dans les trains thaïlandais. Sur le trajet, les voyageurs achètent parfois un encas typique, comme un beignet de crevettes.

3 Dans le parc historique d'Ayutthaya, à Wat Mahathat, une tête de Bouddha est logée au cœur même des racines d'un arbre. Elle est devenue un symbole de la persistance de la spiritualité malgré le temps et les destructions subies.

4 Les bâtons d'encens sont très utilisés en Thaïlande, notamment durant les cérémonies ou les prières.

5 Le pont de la rivière Kwai a marqué l'histoire du pays. Cette imposante construction attire chaque jour de nombreux visiteurs, touristes ou locaux venant se recueillir sur ce site.





Immersion dans le glorieux passé

Après ce triste chapitre de l'histoire, nous poursuivons notre route vers Ayutthaya. Cette ville est l'ancienne capitale du royaume de Siam, l'actuelle Thaïlande. Située à 80 kilomètres au nord de Bangkok, elle fut réduite en ruines en 1767 par l'armée birmane. Le Parc historique d'Ayutthaya, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, nous plonge dans un fascinant voyage dans le temps. Nous visitons le Wat Mahathat, temple emblématique et témoin de la grandeur du royaume passé. Il abrite de nombreux chedis, qui conservaient autrefois des reliques sacrées.

J'aperçois de nombreuses statues de Bouddha, assises ou debout. Certaines sont partiellement détruites avec la tête coupée, mais il s'en dégage tout de même une atmosphère solennelle et méditative. En adepte de yoga, je voulais absolument admirer la tête de Bouddha encastrée dans les racines d'un figuier, devenu un symbole mystique de résilience. De nombreux visiteurs y attendent patiemment leur tour pour s'immortaliser devant cet arbre unique. Je ne me fais donc pas prier lorsque notre guide Neng me propose aimablement une photo souvenir. ◦

Ruines de temples, chedis et de nombreuses statues de Bouddha sont à découvrir dans la ville d'Ayutthaya, autrefois florissante capitale du Siam et située au centre du pays.

Ce voyage a été rendu possible grâce à l'invitation d'Amazing Thailand, de Thai Airways et du Siam Kempinski Hotel à Bangkok. tourismthailand.ch
kempinski.com/siam-hotel

S'y rendre



Voyage

Vol direct pour Bangkok au départ de Zurich avec thaiairways.com

Où loger et se relaxer

Thann Wellness Destination est un complexe hôtelier un peu en dehors d'Ayutthaya, situé de manière idyllique sur les rives de la rivière Noi. Ce centre de bien-être propose des massages traditionnels de qualité. thannwellness.com/en

Pour séjourner dans la capitale, le Siam Kempinsky offre une situation idéale. Un vaste espace extérieur au cadre verdoyant invite à la détente. On y déguste un cocktail coloré les pieds dans la vaste piscine.

Conseils spécifiques

Emportez un anti-moustique puissant et un couvre-chef. Prévoyez également une étole car il est obligatoire de couvrir ses épaules lors des visites de temples. Changez suffisamment de bahts afin de payer en liquide à Chinatown ou aux marchés.

Manger

Le Keeree Tara Riverside possède une large terrasse donnant sur la rivière Kwai. Sa carte est variée. facebook.com/keereetara

TCS LIVRET DE PROTECTION ETI

Réservez vos vacances de rêve sans souci

En effet, si un imprévu survient, l'assurance voyage TCS vous évite de devoir payer les frais d'annulation. Cela vaut en cas de maladie ou d'accident vous touchant vous-même ou vos proches, mais aussi en cas d'événements imprévisibles tels que des catastrophes naturelles ou des troubles politiques. Et ce avec la couverture la plus élevée de Suisse, pouvant atteindre 120 000 francs.



SANTÉ



Blessures sportives: ce que vous devez savoir

Le Dr Urs Hefti de la Swiss Sportclinic à Berne nous parle de prévention, de traitement et du bon moment pour reprendre une activité.

Quelles sont les blessures sportives les plus fréquentes et quels sont les sports les plus risqués?

Urs Hefti: Globalement, on enregistre en Suisse chaque année près de 500 000 blessures sportives. La plupart des accidents se produisent pendant la pratique de randonnées, de l'alpinisme et de sports collectifs comme le football, handball ou hockey sur glace. Les zones les plus touchées sont l'articulation du genou et la partie supérieure de la cheville. Ces blessures ne sont pas seulement douloureuses, elles engendrent également des coûts considérables.

Que faire en cas d'entorse ou de claquage?

La meilleure mesure consiste à suivre la règle dite «GREC»:

G – Glace: refroidir la zone blessée, à l'aide d'une poche de froid ou de glace (ne pas mettre en contact direct avec la peau) pour réduire les douleurs et le gonflement.

R – Repos: stopper toute sollicitation pour éviter d'autres dommages

E – élévation: surélever la zone blessée par rapport au cœur afin de réguler le flux sanguin et de réduire le gonflement.

C – Compression: poser un bandage élastique pour limiter le gonflement et stabiliser le tout.

Quelles sont les erreurs que commettent fréquemment les sportifs et sportives après une blessure?

L'erreur la plus fréquente est l'impatience: nombreux sont ceux qui reprennent trop tôt le sport ou sollicitent trop les zones blessées. Il est important de bien contrôler la rééducation.

Retrouvez l'interview complète sur: tcs.ch/blessures-sportives

Bangkok

Les incontournables à faire dans la capitale.



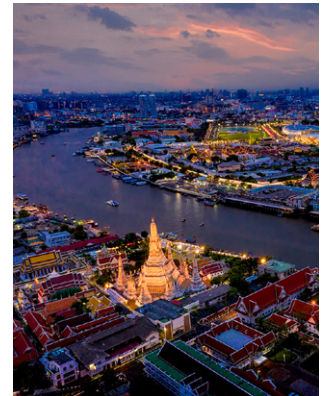
Paradis de la street food

La diaspora chinoise en Thaïlande étant très importante, il n'est donc pas étonnant que Bangkok y abrite la plus grande Chinatown du monde, qui vaut largement une visite. La variété de mets proposés vous offrira l'embarras du choix. Une promenade entre tradition et modernité, entre lanternes typiques et enseignes criardes.



La ville vue d'en haut

Pour admirer, avec une autre perspective, la Cité des anges et ses gratte-ciel impressionnants, il faut prendre de la hauteur. Pourquoi pas un apéro sur un rooftop? A Bangkok, plusieurs hôtels en sont dotés. Mention spéciale pour l'Above Eleven, qui offre une jolie vue avec une cuisine raffinée pour parfaire l'expérience.



La croisière s'amuse

Une croisière sur le fleuve Chao Phraya est une option idéale pour découvrir Bangkok de nuit. Vous pourrez admirer entre autres le temple Wat Arun et le Grand Palais, qui est l'ancien palais royal, tout en étant confortablement installé sur la terrasse. Grand Pearl Cruise propose par exemple un forfait avec buffet compris.



Marché coloré

Le Khlong Toei Market est l'un des marchés les plus emblématiques et authentiques de Bangkok, très apprécié par les locaux. Fruits exotiques, légumes variés et épices y sont proposés. Proche de la station de métro Queen Sirikit National Convention Center, on peut aussi s'y rendre en tuk-tuk pour une expérience plus immersive.



microcorner

Hiver SPÉCIAL

E-TROTTI

E-CROSS

E-RIDES

E-SCOOTER

E-MOLI

E-MICROCAR

Chez TCS Microcorner, vous trouverez des solutions de micro-mobilité électrique de haute qualité – nos véhicules ont été testés par des experts et sont légalement autorisés à circuler sur les routes suisses.



Garantie de mobilité



Garantie de satisfaction



Garantie de service

Petits véhicules électriques pour les trajets courts

intelligent - efficace - économique - écologique

Packages-Volks-E-Scoot

Scoter VMAX puissant avec clignotants, sacoche, support pour téléphone portable et antivol :



+



+



Power Sprinter

La micro-mobilité pour tous les ménages ! Voici les packs de trottinettes électriques populaires du TCS. Ici avec la **VMAX VX2PRO ST-B**. Performances impressionnantes, clignotants lumineux sur le guidon et à l'arrière pour une navigation sûre dans la circulation, robuste. Sécurité et qualité maximales.



20.3 kg



45 km



1300 W

CHF 590.-

~~CHF 790.-~~



Power Runner

Les packs de trottinettes électriques grand public du TCS rendent la mobilité moderne accessible à tous les ménages. La **VMAX VX2 PRO GT-B** présente les mêmes caractéristiques que sa sœur, mais dispose d'une batterie plus puissante pour une plus grande autonomie.



20.4 kg



60 km



1300 W

CHF 790.-

~~CHF 990.-~~



M1

ECOOTER



25 km/h

60 km

L'alternative cool et sans stress au cyclomoteur traditionnel. Conduisible dès 14 ans avec le permis cyclomoteur ou dès 16 ans **sans permis de conduire**. Le scooter électrique peut être conduit légalement sur les pistes cyclables et les voies réservées aux vélos.

CHF 1'850.-~~CHF 2'350.-~~**E2 Urban**

ECOOTER



25 km/h

130 km

Ce scooter électrique complet offre suffisamment d'espace pour deux personnes et dispose d'un coffre pratique. **Disponible en version 25 km/h (à partir de 16 ans, sans permis) ou 45 km/h, pouvant être activée ultérieurement sur demande.**

Package-Hiver!
avec pneus neige et poignées chauffantes

CHF 3'350.-~~CHF 3'850.-~~**E5**

ECOOTER



103 km/h

148 km

9 kW

Intelligent, sûr, connecté et au design futuriste. Il est puissant, dispose d'un espace de rangement suffisant et de **batteries portables** pour répondre à tous les besoins.

Édition suisse
avec pare-brise
et top case

CHF 5'450.-~~CHF 6'950.-~~**FW-06**

FELQ



125 km/h

94 km

11 kW

Le Felo accélère de 0 à 50 km/h en seulement 2,9 secondes. **L'ABS, le contrôle de traction** et les freins à disque garantissent la sécurité, tandis que le système sans clé et l'application intelligente assurent le confort. **Garantie de 5 ans** ou 50 000 km sur la batterie.

CHF 4'940.-~~CHF 6'450.-~~

Venez nous rendre visite à Regensdorf ou à Berne, ou informez-vous en ligne sur www.microcorner.ch – et découvrez la mobilité du futur !
Essais possibles chez TCS Microcorner c/o ETRIX AG :

Riedthofstrasse 122
8105 Regensdorf
+41 43 931 00 45

Tschäppätstrasse / Bernexpo Halle 1.1
3014 Bern
+41 31 533 00 45

Prix TVA incluse, hors frais d'expédition/de livraison. Enlèvement possible à Regensdorf ou à Berne.

Informations et commandes:

www.microcorner.ch

info@microcorner.ch

+41 43 931 00 45

5242

Texte Dominic Graf Photo Emanuel Freudiger

Lorsque Michael Hansen (59 ans) raconte comment travaillait un patrouilleur du TCS il y a 30 ans – sans Internet ni téléphone portable, mais uniquement avec radio, carte et sens de l'orientation –, son fils ne peut s'empêcher de sourire. «Je ne peux pas imaginer exercer ce métier sans outils numériques», déclare Matthias (23 ans). Et le jeune homme sait de quoi il parle: non seulement il est lui-même patrouilleur, mais grâce à son père, il connaît le TCS et la patrouille depuis son enfance. Son père se souvient: «Lorsque je rentrais à la maison avec la dépanneuse jaune, Matthias m'attendait souvent dans sa petite combinaison. Parfois, nous faisions encore un tour.» Aujourd'hui, les deux Hansen travaillent à la base de Birr (AG) et forment le seul duo père-fils actif de la patrouille du TCS.

Deux personnalités, des atouts, un nom

Bien que Matthias ait également envisagé de suivre une formation de cuisinier ou de menuisier, il a finalement opté pour une formation de mécanicien automobile. Sans aucune pression de la part de son père, comme ils tiennent à le souligner. Après avoir débuté sa carrière dans un atelier, il a rejoint le TCS il y a un an et demi et a connu un démarrage harmonieux: «Beaucoup de mes collègues me connaissaient déjà quand j'étais enfant, et vice versa. J'ai donc vite été intégré dans la famille TCS. Il arrive même que des membres que j'assiste en cas de panne connaissent mon nom de famille, car mon père les a déjà aidés par le passé», explique Matthias.

Outre la satisfaction du père de voir son fils suivre ses traces, il est particulièrement fier que Matthias suive néanmoins sa propre voie et développe ses propres atouts. Dans certains domaines, le «jeune Hansen» est déjà plus compétent, par exemple en ce qui concerne les nouveaux modèles de voitures. «Je l'appelle alors pour lui demander conseil», explique Michael. A l'inverse, son fils sollicite l'aide paternelle et collégiale de son père, notamment pour l'équipement personnalisé du Mercedes-Benz Vito: «Son véhicule d'intervention est aussi bien équipé que ceux des patrouilleurs expérimentés», explique le père, dont la passion pour le dépannage a d'ailleurs été éveillée dès son enfance par la dépanneuse jaune TCS d'un cousin. Matthias sourit à nouveau: «Cela me rappelle quelque chose.» o

Deux générations, une passion

Michael (à gauche) et Matthias Hansen constituent le seul duo père-fils de la patrouille TCS.



touring impressum

Magazine du Touring Club Suisse

Editeur

Touring Club Suisse
CP 820, 1214 Vernier (GE)

Rédacteur en chef

Felix Maurhofer (fm)

Rédacteur en chef adjoint

Dino Nodari (dno)

Rédaction

Jérôme Burgener (jb)

Dominic Graf (dg)

Juliane Lutz (jl)

Philippe Rawyler (pra)

Daniel Riesen (dan)

Pascale Stehlin (pst)

Directeur artistique

Alban Seeger

Responsable de la production

Susanne Troxler

Rédacteur photo

Emanuel Freudiger (ef)

Layout

Sara Bönzli

Stephan Kneubühl

Andreas Waber

Mathias Wyssenbach (mw)

Correctorat/traductions

Grazia Annen (I)

Michela Ferrari (I)

Philippe Rawyler (F)

Madeleine Röthlisberger (F)

Susanne Troxler (D)

Adresse de la rédaction

Touring Club Suisse

Rédaction Touring

Poststrasse 1

3072 Ostermundigen

Tél. +41 58 827 35 00

touring@tcs.ch

Tirage

Edition française: 360 498

Tirage total: 1135 027

Publications/marketing médias

Cumi Karagülle

Annonces

Roger Müller, responsable ventes

Chantale Hofer, +41 79 123 45 33

Vanessa Ukoh, +41 76 536 81 99

anzeigen@tcs.ch

Abonnement

Compris dans la cotisation

de membre TCS. Touring paraît

10 fois par année.

Mutations et demandes

concernant le sociétariat

tcs.ch/login

Ou prière de les annoncer

directement en mentionnant

votre numéro de membre:

Touring Club Suisse

CP 820, 1214 Vernier,

058 827 27 27, info@tcs.ch

L'ensemble des textes et photos sont protégés par le droit d'auteur. Toute reproduction, même partielle, nécessite l'autorisation écrite de l'éditeur. La rédaction se réserve le droit de ne pas publier les textes non commandés.

Production

CH Media Print AG,

Neumattstrasse 1, 5001 Aarau

Vogt-Schild Druck AG, Gutenberg-

strasse 1, 4552 Derendingen

imprimé en

suisse

LE QUIZ

Lisez attentivement ce magazine pour pouvoir répondre correctement à la question suivante.

Quels sont les deux facteurs qui ont une influence considérable sur le vieillissement de la batterie d'une voiture électrique?

A

Charges rapides et cycles de charge

B

Chauffage et climatisation

C

Conduite lente et freinage

Prix: 1 bon TCS Voyages d'une valeur de 100 francs

tcsvoyages.ch

Tous les lectrices et lecteurs de Touring de Suisse et du Liechtenstein sont autorisés à participer, à l'exclusion des collaborateurs TCS et des membres de leur famille. La gagnante ou le gagnant sera tiré au sort et avisé personnellement. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet du quiz. Tout recours juridique est exclu.



Participation gratuite jusqu'au 22.2.2026 sur touring.ch/quiz-lecteurs

Lettres de lecteurs

Visibilité sur les trottinettes électriques

Je ne comprends pas pourquoi les usagers de trottinettes électriques n'ont pas l'obligation de porter des vestes fluorescentes. Ils sont déjà dangereux la journée, presque tous habillés en noir et fauflant entre trottoirs, passages piéton et routes, mais la nuit c'est pire – on ne les voit pas avec une petite lumière derrière seulement.

M. W. @

Les feux de jour et les feux de croisement

Beaucoup ignorent encore que sur de nombreux véhicules, lorsque les feux de jour sont allumés, les feux arrière ne s'allument pas. Cela est surtout dangereux en cas de pluie, neige, brouillard ou au crépuscule; un risque pour tous les usagers de la route. La loi exige dans ces situations l'allumage manuel des feux de croisement. Conseil: en cas de mauvaise visibilité, toujours allumer les feux de

croisement. Un simple geste peut prévenir des accidents. Cela implique de savoir à quel niveau de l'interrupteur les feux avant et arrière sont allumés.

H. Furrer @

30 km/h: le Conseil fédéral freine les villes

«Touring» 10/2025

Pour le TCS, l'institut YouGov veut connaître l'avis de la population sur l'introduction générale de la vitesse limitée à 30 km/h en agglomération. Il n'est pas surprenant que la majorité s'y oppose. Il n'est toutefois pas question d'une introduction généralisée. Il s'agit de déterminer si, sous conditions, l'introduction de la limitation à 30 km/h peut rester possible de manière ponctuelle – pour la protection contre le bruit et/ou la sécurité routière. Cela devrait rester du ressort

des communes! Le département de Röstli est certes disposé, dans des cas exceptionnels, à autoriser la limitation à 30 km/h. Mais les expertises requises ne peuvent être réalisées qu'après la mise en place de cette limitation. Et la question de savoir comment les communes moins fortunées peuvent financer des revêtements routiers peu bruyants est un autre sujet.

M. Wilbers

Merci, TCS!

Mon* rapatriement de Perpignan à l'hôpital de Neuchâtel a été possible grâce à votre parfaite organisation! C'est très rassurant pour un malade de se sentir entouré! Un grand merci aux deux ambulanciers du TCS pour leur amabilité et un grand merci pour les prestations du Livret ETI.

Nom connu de la rédaction.

La rédaction se réserve le droit de raccourcir les contributions. Les lettres de lecteurs peuvent également être transmises par e-mail: touring@tcs.ch. Elles sont aussi publiées dans l'édition online de Touring. touring.ch



C'est au volant d'une Opel comme celle-ci que M. Ramel a vécu ses premières expériences de conducteur.

L'aventure du double débrayage

Les souvenirs liés à la première voiture de notre ménage sont assez rocambolesques. En 1964, sur recommandation, j'avais acheté pour 500 francs une Opel Olympia dans une arrière-cour de Bâle. Comme je n'avais pas encore le permis de conduire, un copain a garé la voiture sous un arbre, près du garage Dellenbach, à Binningen (BL). J'ai immédiatement demandé mon permis d'élève conducteur et réussi l'examen le 14 juillet 1965.

Il s'agissait désormais de maîtriser la boîte de vitesses à trois rapports non synchronisés. (Note de la rédaction: dans les boîtes synchronisées, des bagues égalisent par friction la vitesse de rotation du pignon sélectionné et celle



de l'arbre de sortie, afin que les rapports passent sans effort ni grincement. Alors que dans les boîtes non synchronisées, c'est le conducteur qui doit procéder à cet ajustement, en effectuant un double débrayage assorti d'un coup de gaz intermédiaire bien dosé en rétrogradant.)

Peu après, nous avons pris l'Olympia pour partir aux sports d'hiver en Valais, à Grächen. Sur la route du retour, j'ai constaté avec étonnement que la consommation d'essence était élevée, car il avait déjà fallu refaire le plein à Stalden. Lors du contrôle au garage, la

cause dangereuse de cette consommation excessive a été découverte: les vis maintenant le carburateur et le filtre à air monté au-dessus s'étaient tellement desserrées que de l'essence coulait sur le moteur, ce qui aurait pu provoquer un incendie!

A notre grande satisfaction, l'Olympia a encore roulé sans problème pendant quelques années, lors d'autres voyages de vacances. o

W. Ramel

«Il s'agissait désormais de maîtriser la boîte de vitesses à trois rapports non synchronisés.»

Votre première voiture en photo

On n'oublie jamais son premier véhicule, ni les péripéties vécues à son bord. Intrigantes, exaltantes ou émouvantes. Partagez vos anecdotes et envoyez-nous témoignages et photos.

touring@tcs.ch



02/26

clubshop

Découvrez maintenant le nouveau
TCS Clubshop destiné aux membres.

Booster batterie et compresseur d'air Gooloo A3

N° d'art. TCS-00111

CHF Prix de membre

99.90



Grattoir à glace Kungs Arctic-is avec gant

N° d'art. TCS-00076

CHF Prix de membre

16.95



Thule Motion 3 XL noir brillant

N° d'art. TCS-02400

CHF Prix de membre

799.—



Partenariat TCS Clubshop

THULE
SWEDEN

Découvrez les offres passionnantes du TCS Clubshop



Michael Leiser
Responsable du TCS

L'équipement adapté à chaque situation

Chers membres du TCS,

Il existe des outils qui ne doivent manquer dans aucune voiture, mais qui, dans l'idéal, ne servent jamais. L'exemple par excellence d'un tel équipement est notre outil de sauvetage constitué d'un coupe-ceinture et d'un brise-vitre qui vous permet de sortir rapidement de votre véhicule. Et puis, il y a des outils polyvalents qu'il vaut la peine d'acheter dans tous les cas. Le couteau de poche suisse en est le meilleur exemple. Il ne fait pas partie de notre gamme, mais en revanche nous avons le Gooloo A3. Cet outil est à la fois booster batterie, pompe à air, batterie externe et éclairage SOS!

Avec le Gooloo A3, vous pouvez contrôler la pression des pneus, regonfler un matelas pneumatique, charger votre smartphone, vous éclairer dans l'obscurité et attirer l'attention. Et bien entendu, vous pouvez redémarrer un moteur de voiture lorsque la batterie tombe en panne. Le Gooloo A3 est équipé d'une protection contre les courts-circuits, contre les surtensions et contre une inversion de polarité ainsi que d'autres dispositifs de sécurité. Sa batterie a une durée de vie de plus de 1000 cycles de charge et peut s'utiliser à des températures comprises entre moins 20°C et plus 60°C. Il n'y a donc que très peu de situations dans lesquelles cet appareil n'est pas utile.

Entre l'outil spécial idéal dans des situations extrêmes et l'outil multifonction, nous proposons une multitude d'autres articles pratiques. Et comme cela cadre avec la philosophie du TCS, nous ne pensons pas seulement aux conducteurs, mais aussi à tous ceux qui aiment voyager, camper ou randonner à vélo ou à pied.

Découvrez notre assortiment complet dans notre boutique en ligne sur www.clubshop.ch!

Sincères salutations,
Michael Leiser
Responsable du TCS Clubshop

Booster batterie et compresseur d'air Gooloo A3

N° d'art. TCS-00111

Ready, set, gooloo: le Gooloo A3 combine l'aide au démarrage, le compresseur de pneus, la batterie externe et l'éclairage LED dans un seul appareil compact. Doté d'une puissance maximale de 3000 A, il permet le démarrage fiable des moteurs 12 V jusqu'à 9 l d'essence ou 6,5 l de diesel tout en assurant un gonflage optimal intelligent de vos pneus à cinq modes. Fiable, petit et toujours à portée de main, cet appareil veille à votre mobilité.

CHF Prix de membre

99.90



Vos avantages



Produits sélectionnés par des pros

Tous nos produits sont sélectionnés avec soin par des pros et à votre intention.



3 ans de garantie

Sur tous les articles du TCS Clubshop, vous bénéficiez de 3 ans de garantie, par conséquent 1 an de plus que dans le cadre prescrit par la loi.



Livraison gratuite à partir de CHF 100.– de commande

À partir d'une commande de CHF 100.–, la livraison est gratuite.



Livraison sous 1-3 jours pour une commande passée avant 12h00

Commandez avant 12h00 et recevez votre livraison au plus tard dans les 72 heures, mais en général plus rapidement.



5% de cashback TCS Travel / Member Mastercard

5% de cashback avec la TCS Travel ou Member Master Card pendant vos achats!

Booster batterie Gooloo GT6000

N° d'art. TCS-00109

Pour les grands: puissant, fiable et toujours opérationnel, ce booster batterie fournit une puissance maximale impressionnante de 6000 A et n'a aucun mal à relancer même des gros moteurs 12 V. Qu'il s'agisse de camions, de camping-cars ou d'engins lourds: il apporte son soutien là où la puissance est requise et veille à préserver votre mobilité même en cas de situations difficiles.

CHF Prix de membre

199.90



Booster batterie Gooloo GP4000

N° d'art. TCS-00110

Robuste: laissez-vous séduire par l'aide au démarrage de 4000 A. Peu importe ce que vous conduisez, une voiture, un camping-car, un bateau ou un tracteur, vous pouvez vous fier au Gooloo GP4000 pour redémarrer des véhicules 12 V jusqu'à 10 l. Avec Dual-USB et USB-C pour charger des appareils mobiles, des bornes antidéflagrantes et un design anti-drop robuste, c'est une aide puissante et sûre dans vos déplacements.

CHF Prix de membre

146.90



Booster batterie Gooloo GP2000

N° d'art. TCS-00112

Petit, mais raffiné: un booster batterie fiable pour les déplacements et le quotidien! Avec une puissance de 2000 A, le Gooloo GP2000 démarre des véhicules 12 V jusqu'à 8 l d'essence ou 6 l de diesel, même par des températures extrêmes et protège de dysfonctionnements grâce à dix dispositifs de sécurité. En outre, il sert de batterie externe avec Dual-USB et dispose d'une lampe LED puissante.

CHF Prix de membre

84.95



GOOLOO

Gooloo représente une aide au démarrage moderne alliant densité énergétique élevée, temps de charge courts et manipulation intuitive. Les appareils portables misent sur des batteries au lithium de pointe et des fonctionnalités innovantes comme l'aide au démarrage à l'aide d'un seul bouton et la charge rapide de 100 W. Des fonctionnalités intelligentes font de Gooloo un partenaire efficace pour vos déplacements, développé pour être fiable quand cela s'avère nécessaire.



Auto

En route.

Un second chez soi – équiper votre voiture de manière commode et confortable pour un quotidien agréable et des voyages détendus. Découvrez des solutions intelligentes, qui allient confort, sécurité et style.



Protection magnétique pour pare-brise

N° d'art. TCS-00017

Protégé: cette protection en polyester robuste protège avec fiabilité le pare-brise de la neige, de la saleté et des feuilles. Neuf aimants intégrés garantissent un maintien parfait par tous les temps. Le matériau étanche et thermorésistant réduit la surchauffe et la décoloration de l'habitacle sous l'effet du rayonnement solaire.

CHF Prix de membre

22.90

Kit de protection automobile 6 pièces

N° d'art. TCS-00006

Amortisseurs: le kit de protection automobile 6 pièces préserve efficacement votre véhicule des rayures et des bosses provoquées par une fermeture trop rapide des portes et des maladresses pendant une manœuvre de stationnement. Léger, robuste et vite posé, il adhère aussi au béton.

CHF Prix de membre

64.90



En savoir plus en ligne
sur tous les produits auto.



Balai à neige avec grattoir à glace Kungs Max-is

N° d'art. TCS-00074

Vainqueur du test: le dispositif combiné constitué d'un balai épais, d'un manche extensible et d'un grattoir à glace déneige et dégivre en un clin d'œil. Le grattoir à glace réversible dispose sur chaque côté d'une raclette à double face servant à diverses utilisations. Vainqueur du test Auto, Motor und Sport 02/25.

CHF Prix de membre

14.95



Vainqueur du test Auto Motor und Sport 02/2025

MADE IN FINLAND

Grattoir à glace Kungs Arctic-is avec gant

N° d'art. TCS-00076

Maniement agréable: cette raclette à glace avec gant intégré rend le dégivrage confortable et sûr. Sa lame de 10 cm de large et ses dents brise-glace viennent à bout de la glace la plus tenace en un tour de main et sa poignée souple réduit l'effort musculaire requis. Étanche, bien fourré et pratique – assure une vue dégagée et des mains chaudes les matins d'hiver.

CHF Prix de membre

16.95



Déshumidificateur pour voiture Kungs

N° d'art. TCS-00070

Bonne visibilité: cet absorbeur d'humidité pratique empêche la formation de buée sur les vitres de la voiture et assure un climat intérieur agréable. La garniture en silicone inodore absorbe jusqu'à 4 dl d'eau et est réutilisable à volonté. Pour camping-cars, voitures, bateaux ou armoires.

CHF Prix de membre

16.95



Pelle à neige Kungs télescopique

N° d'art. TCS-00075

Inoffensif pour la peinture: cette pelle à neige dotée de lèvres en caoutchouc déneige votre véhicule sans faire aucune éraflure. Le manche extensible jusqu'à 103 cm permet de travailler confortablement, même sur de grosses berlines. Robuste, ergonomique et efficace – pour un déneigement rapide et pratique en hiver.

CHF Prix de membre

24.90

Balai à neige télescopique Kungs

N° d'art. TCS-00073

Extensible: le balai à neige avec grattoir à glace intégré est l'outil idéal sur de grosses berlines. Son manche extensible jusqu'à 105 cm permet de déneiger et dégivrer facilement ce type de véhicule. Le grattoir à glace réversible dispose sur chaque côté d'une raclette à double face dont l'encoche sert à nettoyer les balais d'essuie-glaces.

CHF Prix de membre

21.90



**ASTUCE
DU TCS**



Débarrassez à fond votre véhicule de la neige qui le recouvre, y compris les rétroviseurs et les phares. Pour empêcher le pare-brise de givrer, le mieux est de le recouvrir d'une bâche de protection. Vous ne devez en aucun cas laisser le moteur en marche pour dégivrer la voiture. En effet, c'est interdit et cela peut vous coûter cher.



Travel

En vacances.

Voyagez comme vous aimez. De manière individuelle, flexible et bien préparée. Notre sélection vous aide à **arriver détendu à bon port et** à passer des moments inoubliables

Set organisateur de voyage

N° d'art. TCS-00051

Organisé: dans l'organisateur de voyage, chaque chose a sa place attitrée. Deux compartiments spacieux offrent de l'espace pour les documents de voyage, câbles, chargeurs et cartes.

CHF Prix de membre

23.90



Sac à dos sous vide

N° d'art. TCS-00021

Comprimé: réduisez le volume de vos bagages en comprimant le contenu! Le compartimentage judicieux garantit l'accès à d'autres objets. La pompe fournie peut être rechargée par USB-C de sorte que la mise sous vide est à tout moment possible en déplacement.

CHF Prix de membre

149.—



Traducteur automatique

N° d'art. TCS-00118

En ligne et hors ligne: ce traducteur automatique prend en charge 138 langues en ligne et peut aussi s'utiliser hors ligne dans 17 langues. Photos, textes et enregistrements peuvent être rapidement saisis et directement traduits. Idéal pour les voyages, les rendez-vous d'affaires ou pour la vie quotidienne à l'étranger.

CHF Prix de membre

99.90

**Communiquer
sans difficulté
dans plus de
130 langues!**



En savoir plus en ligne sur le traducteur automatique.



Sacoche de ceinture RFID

N° d'art. TCS-00053

Protection antivol Grâce à ce sac robuste, vous êtes doublement en sécurité en déplacement. Deux compartiments spacieux vous permettent de porter vos espèces, votre passeport, vos cartes et autres documents de voyage près du corps; la protection RFID intégrée empêche la lecture des données de vos cartes.

CHF Prix de membre

19.50



En savoir plus en ligne sur tous les produits de voyage.



Set organisateur de bagage à 7 pièces

N° d'art. TCS-00052

À portée de main: ce kit de voyage de 7 pièces facilite le rangement dans vos bagages: les poches en polyester de tailles différentes permettent de bien séparer et ranger chaussures, sous-vêtements, T-shirts, documents et matériel électronique. Non seulement tout est facile à retrouver, mais il est aussi plus simple de faire les valises.

CHF Prix de membre

22.50



**ASTUCE
DU TCS**



<https://www.clubshop.ch/fr/travel/guide-de-voyage/>

Le numéro «Conseils santé pour vos vacances d'hiver en Europe» qui fait partie de la collection guides santé du TCS «Voyager en bonne santé...» simplifie considérablement vos préparatifs de voyage. Grâce à ses informations d'ordre général et aux conseils d'experts, c'est un livret incontournable pour tous les adeptes des sports d'hiver! Vous trouverez tous les guides ici:



Camping &
Outdoor

Dans la nature.

Que ce soit en pleine nature ou sur un emplacement de tente agréable – avec le bon équipement, chaque **activité en plein air se transforme en plaisir**. Avec les produits pratiques et astucieux de **Brunner Outdoor in Motion**, vous êtes fin prêts pour partir à l'aventure.

WorkBeam Power LED

N° d'art. TCS-00066

Source de lumière puissante: le WorkBeam fournit 1500 lumens, dispose de quatre modes d'éclairage y compris SOS et d'une batterie externe intégrée. Le projecteur à batterie rechargeable avec une autonomie pouvant atteindre 6 heures est parfait pour les chantiers, le camping ou les travaux de rénovation: pliable, antidérapant et sans fil.

CHF Prix de membre

39.90



Devil KookMaster 2f (avec plaques)

N° d'art. TCS-01049

Cuisiner en déplacement: le Devil Kookmaster GP apporte le confort et la flexibilité dans toute cuisine en plein air. Grâce à deux plaques de cuisson puissantes, un allumage piézoélectrique et un plan de travail élégant en inox, la cuisine est un jeu d'enfants.

CHF Prix de membre

122.90



En savoir plus en ligne sur tous les produits Camping & Outdoor plein air.

Chariot de transport Cargo Compact XL

N° d'art. TCS-01031

Prêt à toute éventualité: ce chariot pliable et robuste facilite vos sorties et vos transports quotidiens. Avec son cadre métallique stable, son polyester résistant et ses grandes roues, il se manœuvre sans problème sur des surfaces très diverses. On peut l'utiliser à tout moment sans avoir de problème de montage et il peut se replier pour gagner de la place.

CHF Prix de membre

104.90



Gobelet en acier inoxydable

N° d'art. TCS-00030

Élégant: ce gobelet en acier inoxydable à double paroi garde vos boissons au chaud pendant 6 heures durant et au froid pendant 8 heures. Étanche, robuste et doté d'une contenance de 500 ml, il est parfait pour les randonnées, le camping ou le quotidien, tout en faisant aussi bonne figure sur un bureau, la sobriété de son design aidant.

CHF Prix de membre

19.90



Lampe LED Stella

N° d'art. TCS-01017

De la lumière partout: cette lampe portable s'adapte à chaque situation – debout, suspendue ou au moyen d'aimants. Rechargeable, avec mode d'éclairage avec variateur et trois couleurs, elle crée l'ambiance adéquate, dedans comme dehors. Robuste, polyvalente et utilisable aussi comme batterie externe. Parfaite pour le camping, le jardin et le quotidien.

CHF Prix de membre

23.90

Radiateur soufflant

N° d'art. TCS-01055

Bien au chaud: radiateur soufflant compact en céramique avec élément en PTC, idéal pour caravanes, camping-cars ou auvents. Le thermostat et le ventilateur garantissent une chaleur rapide et homogène. Protection anti-surchauffe et anti-bascule.

CHF Prix de membre

37.90



**ASTUCE
DU TCS**



Directement à la
bouteille

Utilisez une bouteille thermos à ouverture large, ce qui vous permettra de transporter non seulement du thé et du café, mais aussi une soupe bien chaude. Le contenu reste chaud longtemps et la bouteille prend peu de place.



Visibility

Sac à dos réfléchissant UCME

N° d'art. TCS-00106

Attire les regards: sac à dos noir en tarpaulin et polyester avec une impression 3M réfléchissante et des bandes réfléchissantes. Robuste, spacieux avec des bretelles confortables. Avec ce sac à dos, vous ne passerez pas inaperçu!

CHF Prix de membre

59.-

La nuit.

Dans la circulation, on passe rapidement inaperçu. C'est ce que nous voulons changer, car chaque accident est un accident de trop. Un premier pas vers plus de sécurité **consiste à améliorer la visibilité.**

Gilet réfléchissant Orion gris de GOFLUO

N° d'art. TCS-02202

Voyant: le gilet Orion de GOFLUO allie style, confort et grande visibilité à tout moment – que ce soit pour se déplacer en ville ou sur de longs trajets. Imperméable, respirant et cintré, il offre une couche de protection supplémentaire sans restreindre la liberté de mouvement.

CHF Prix de membre

59.95



Visible en tout état de cause!



LED voyant lumineux

N° d'art. TCS-00018

Signal puissant : lampe d'avertissement LED avec 9 fonctions d'avertissement, 15 LED lumineuses et étanche IP67. Montage flexible avec crochet et aimant. Les 15 LED extra-lumineuses (12 rouges, 3 blanches) garantissent une autonomie de plus de 10 heures. Les modes lumière continue, lumière clignotante et SOS assurent une visibilité optimale en cas d'urgence ou lors du camping.

CHF Mitgliederpreis

23.90



Casquette réfléchissante UCME

N° d'art. TCS-00104

Élément stylisé visible: la casquette réfléchissante UCME combine modernité et confort tangible. La casquette réfléchissante UCME n'a l'air de rien à la lumière du jour, mais au crépuscule et la nuit, les fils réfléchissants sont visibles, même avec un éclairage diffus.

CHF Prix de membre

28.90



Lampe frontale

N° d'art. TCS-00067

Large champ de vision: la lampe frontale LED rechargeable avec un angle large de 230°, 350 lumens à l'avant et un projecteur latéral éclaire le champ de vision de manière optimale. Elle se commande sans contact, dispose de quatre modes d'éclairage et est légère et ajustable.

CHF Prix de membre

17.90



En savoir plus en ligne sur tous les produits Visibilité.



UCME

— nous laisse réfléchir

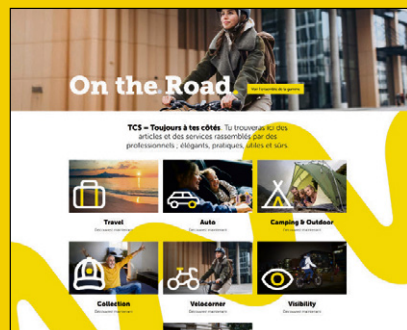
La collection UCME est faite pour les instants où la visibilité est vitale. Par temps de pluie ou la nuit, le matériel réfléchissant assure une visibilité maximale, même lorsque le temps se gâte.

En même temps, UCME affiche clairement sa conception de la mode: des coupes urbaines, des matériaux modernes et un street style décontracté font de la collection le choix idéal pour tous ceux et celles qui souhaitent combiner fonctionnalité et esthétique.

La sécurité se mêle à la mode – visible et impressionnante.

Comment trouver les produits TCS en ligne?

1. Allez sur le site Internet du TCS Club shop: www.clubshop.ch
2. Cliquez sur la loupe en haut à droite. Ensuite, vous pouvez chercher le produit en indiquant sa référence ou son nom.
3. Pour plus de détails sur chaque produit:



Organisateur de coffre

Art. n° TCS-00001



Avec le code QR, vous accédez directement à www.clubshop.ch

THULE
SWEDEN

Votre complice pour de multiples activités en plein air

La marque de tradition suédoise s'est fixé comme objectif de faciliter la vie des amoureux de la nature. Avec ses solutions sophistiquées, Thule veille à ce que votre équipement arrive sans encombre à bon port pour qu'il vous reste plus de temps pour vous consacrer à l'aventure en tant que telle.

La marque fait figure de référence, notamment dans le domaine des équipements de transport auto. Les principaux produits de Thule sont ses galeries de toit qui servent de support aérodynamique extrêmement résistant à chaque véhicule. Ce système modulaire permet de charger des porte-skis spécialisés dont la manipulation intuitive fait du transport d'équipements de sports d'hiver un jeu d'enfants, même avec des gants. Pour tous ceux qui ont besoin d'un espace de rangement à l'abri des intempéries supplémentaire, les coffres de toit robustes de Thule constituent la solution idéale.

Grâce à une qualité de fabrication sans faille et des tests de sécurité ultra-exigeants, Thule garantit une longévité de ses produits supérieure à la moyenne.

Thule Arcos Box XL Coffre sur boule d'attelage

N° d'art. TCS-02402

Espace supplémentaire: Le Thule Arcos Box XL offre encore plus d'espace à l'arrière de votre voiture, sans sacrifier l'accessibilité ou l'aérodynamisme. Avec sa largeur supplémentaire, il peut accueillir jusqu'à quatre paires de skis de 180 cm. Remarque: la boîte de Thule Arcos box XL doit être utilisée avec la plateforme Thule Arcos.

CHF Prix de membre

999.—



Thule Arcos Platform

N° d'art. TCS-02403

Assistant: La plateforme Thule Arcos est nécessaire pour installer correctement votre coffre Thule Arcos. Facile à installer sur la boule d'attelage.

CHF Prix de membre

369.—



Thule Motion 3 XL noir brillant

N° d'art. TCS-02400

Convivial: le Thule Motion 3 est un coffre de toit élégant et spacieux qui combine une silhouette élancée et aérodynamique avec une fonctionnalité robuste. Il permet de faire des économies de carburant sans rien perdre en espace de rangement. Découvrez le plaisir de voyager sans encombre avec un montage rapide et des fonctionnalités pratiques.

CHF Prix de membre

799.—



Tous les prix incluent les frais de livraison.

Thule SnowPack M Aluminium

N° d'art. TCS-02401

Simple et facile: porte-skis élégant et aérodynamique, conçu pour tout type de skis et de snowboards; peut transporter jusqu'à 4 paires de skis ou 2 snowboards, 50 cm de largeur.

CHF Prix de membre

179.—



Thule Arcos Box XL Platform Bundle

N° d'art. TCS-02404

CHF Prix de membre

1299.—



+



Partenariat TCS Clubshop

THULE
SWEDEN



TCS Protection juridique circulation – préparez-vous au mieux à la saison froide.

Pluie, brouillard ou mauvaise visibilité : en cas de conditions défavorables sur la route, un accident peut vite se produire et entraîner un litige. La TCS Protection juridique circulation et sa grande expérience sont à vos côtés pour défendre vos droits.



Plus de 80 avocats, juristes et juristes-conseils vous accompagnent de manière compétente en cas de litige.



Couverture des dommages jusqu'à CHF 1 million par litige. Prise en charge des frais d'avocat, de procédure et d'expertise.



Depuis 55 ans, votre partenaire fiable pour vos questions juridiques et la défense de vos intérêts.



En savoir plus :
club.tcs.ch/circulation



Panne à domicile ?

TCS Home vous aide.

TCS Home intervient en cas de pannes chez vous.
Un appel suffit, nous organisons l'intervention du bon artisan.

Avantages en bref :

- ✓ Dépannage immédiat jour et nuit, 365 jours par an
- ✓ Réparation dans les règles de l'art
- ✓ Pas de perte de temps à chercher des artisans
- ✓ Deux interventions immédiates de 45 minutes incluses par an
- ✓ Sérénité grâce à des professionnels de notre réseau d'artisans partenaires

En savoir plus et
souscrire :
tcs.ch/domicile

