



La 8^{ème} édition du Peking to Paris Motor Challenge est lancée depuis la muraille de Chine.

Le décor est planté, le grand défi automobile est lancé ! Après 5 ans d'absence, la Chine a accueilli les équipes et les officiels qui ont profité de la ville avant de prendre le départ de cette aventure incroyable de 37 jours qui les mènera de Pékin à Paris. Les habitants, ont, quant à eux, pu admirer les 87 voitures exposées devant la grand Muraille de Chine et assisté à de nombreuses animations.

Jour 1 – La Grande Muraille à Datong – 461 km

Le soleil s'est levé sur Pékin alors que les derniers préparatifs s'organisaient avant que les moteurs vrombissent et que les voitures se dirigent vers l'arche de départ à l'ombre de la Grande Muraille de Chine. Le paddock de fortune devant l'hôtel Shangri La était rempli de visiteurs qui se pressaient autour des voitures avant que les concurrents rejoignent la Grande Muraille, et découvrent de nombreux divertissements à l'image de des tambours et des danses de chiens et de dragons du temple. C'est à Tomas de Vargas Machuca, président de HERO-ERA, aux côtés de son copilote et président du Royal Automobile Club, Ben Cusson qu'est revenu l'honneur d'être le premier à s'élancer au volant de la plus ancienne voiture de l'événement, la colossale American LaFrance de 1917, qui, espèrent-ils, leur permettra de parcourir les 14 500 km jusqu'à Paris en 37 jours.

Pour eux et la plupart des concurrents, le départ s'est déroulé sans encombre, contrairement à Boris Zeirmans et John Ziermans, qui suite à un problème de suspension sur leur Citroën DS dû à la rupture de la conduite hydraulique des amortisseurs, sont partis avec plus de deux heures de retard.

Avec des températures dépassant les 40 degrés, les choses ont commencé à se compliquer à commencer par des problèmes liés à la mauvaise qualité du carburant fourni par les stations-service locales, faisant souffrir la majeure partie du convoi à un moment ou à un autre. D'autres concurrents ont eu des problèmes plus complexes, comme la voiture 40, la Ford de Luxe de Jan Pettersson et Carl Pettersson, en surchauffe au bout de seulement 70 km, avec des soucis de joints de culasse. La voiture 6, le taxi Ford A Tudor, a fini par avoir besoin de son propre taxi, car des problèmes de boîte de vitesses ont contraint Hernan Levy et Felipe Ledermann à emmener la voiture dans un atelier pour une réparation.

En parallèle, un changement d'itinéraire forcé a obligé les concurrents à traverser des rues incroyablement étroites, sous les yeux des habitants avec un mélange de perplexité et d'émerveillement. D'autres souriaient alors qu'ils sortaient du labyrinthe de rues pour rejoindre la campagne, comme Max Bauer et Gilles Bindels, après avoir traversé avec succès le village dans leur Bentley 3½.

Quelques chemins de terre ont suivi, avant de rejoindre les montagnes pour la deuxième épreuve de régularité de l'événement. Le passage du Mont Wanjiawan Danxia puis la traversée du lit asséché de la rivière Sanghan, a été une navigation délicate, sur des routes en grande partie non goudronnées, dont la récompense était de superbes vues sur toute la région. C'est peut-être dans cette montée que les problèmes causés par la combinaison de la chaleur et du manque de carburant se sont fait le plus sentir, plusieurs voitures s'arrêtant à différents endroits.



Jour 2 –Datong à Hohhot – 342km

Après une nuit très orageuse, les concurrents ont pris la direction de la Mongolie. Encore beaucoup de problèmes techniques pour cette seconde journée : la Mercedes Benz 230 S, dirigée par Andreas Pohl, rencontrait des problèmes de suspension après avoir changé de système de suspension avant le rallye. Leurs voitures subissant des réparations, ils ont manqué cette journée.

La voiture 6, le Ford Taxi, avec toujours des problèmes de boîte de vitesses a finalement repris la course.

Les concurrents ont traversé les villes et les villages le long du parcours de 205 km jusqu'à la première régularité du jour, devant les citoyens vaquant à leurs occupations. Pour les occupants de Maihutu, c'était jour de marché, et le centre était un bourdonnement de piétons et de Tuk-Tuks, mais tout s'est arrêté au fur et à mesure que le rassemblement arrivait, alors que les gens pointaient leurs téléphones-appareils photo vers les étrangers qui faisaient rugir leurs moteurs dans leur ville endormie.

Certains se sont perdus, notamment Henry Rohrer et Markus Schelbert dans l'Escort verte MK2, qui ont ajouté 150 km supplémentaires à leur journée.

Jour 3 – Hohhot to Ordos – 344km

Aujourd'hui était la dernière journée de moins de 400 km avant un certain temps. Le début de la course de 344 km jusqu'à Ordos a commencé par le départ désormais familier de la ville, au milieu d'une fanfare de klaxons dans la circulation du lundi matin.

Les routes s'enchaînent et ne se ressemblent pas en passant par des kilomètres et des kilomètres de rizières, à différents stades de production agricole, et de longues avenues bordées de Betula Jacquemontii, le bouleau de l'Himalaya, représentant de hautes colonnes d'argent brillant au soleil.

A quelques kilomètres du prochain contrôle horaire, il y avait une chaîne de traction qui transférait l'entraînement du moteur aux roues du LaFrance, piloté par Tomas de Vargas Machuca. et Ben Cussons a cassé, freinant ainsi leur progression pendant quelques heures, le temps qu'ils effectuent une réparation.

Ils n'étaient pas les seuls en difficulté, la Porsche 356 C numéro 66 de Phil Cuerel et Rela Hoenner-Zullig a dû démonter et nettoyer son réservoir d'essence, qui avait bloqué et cassé la pompe à essence.

Pendant que les réparations étaient en cours, le reste du peloton a commencé à défiler, se dirigeant vers l'épreuve de régularité, via un itinéraire empruntant une piste sablonneuse, surnommée Spillers Snicket. Après une autre épreuve sur l'autoroute jusqu'à Ordos, la journée s'est terminée sur le magnifique circuit international d'Ordos.

À la fin de l'épreuve, Andy Buchan et Mike Sinclair étaient toujours en tête, avec Tommy Dreelan et George Barrack en troisième position, les Aberdonians étant désormais divisés par Richard Walker et Faith Douglas qui étaient les meilleurs du jour parmi ceux éligibles à la victoire globale, sans aucun doute grâce à Faith qui travaille désormais ses temps à des intervalles de plus en plus rapprochés tout au long du parcours et à son examen minutieux du roadbook.

Demain, c'est un départ matinal et une arrivée tardive, avec 528 km à parcourir, dont la première section désertique. Nous terminons également la journée au premier campement de l'événement, ainsi même après une journée de conduite, le plaisir pourrait vraiment commencer lorsque les gens plantent leur tente pour la première fois.



Suivez le lien ci-dessous pour télécharger une sélection de photographies, merci de créditer Will Broadhead & Blue Passion pour toute utilisation :

<https://drive.google.com/drive/folders/1yO0jJOUc2xFBotZn4QYyfB4ZQED0Y01c?usp=sharing>

Si vous souhaitez assister à l'arrivée à Paris, Caserne des Célestins de la Garde républicaine, veuillez vous accréditer ici : <https://form.jotform.com/241362238851052>



HERO-ERA, une entreprise neutre en carbone

HERO-ERA, organisateur d'événements, est une entreprise totalement neutre en carbone et cela s'applique à tous ses événements.

Ils emploient BeZero Carbon, une entreprise spécialisée dans les solutions climatiques et agréée par l'UE, qui a développé les produits NET-HERO dans un cadre innovant d'évaluation de l'empreinte carbone afin de quantifier l'impact des voitures modernes et historiques, et qui a conçu un panier de compensation AAA+ BeZero sur mesure.

Les projets ont été sélectionnés à l'aide de la notation BeZero Carbon Rating, qui évalue l'efficacité en termes de carbone des crédits de chaque projet. L'ensemble de l'événement, y compris tous les aspects du transport de Pékin à Paris et du procès Badawi à la dernière oasis, par exemple, sera additionné pour obtenir les chiffres complets des émissions. Chaque panier élimine les émissions de gaz à effet de serre générées par les moteurs des véhicules.

Une fois toutes les émissions calculées après l'événement, HERO-ERA financera l'ensemble des compensations de crédits carbone. Les projets approuvés par le Parlement européen et le Royaume-Uni qui bénéficient de ce financement vont des programmes de restauration des tourbières en Écosse au reboisement en Europe, en passant par le soutien à l'agriculture écologique en Malaisie.

Tous ces projets sont présentés en détail sur le site web de BeZero.

NET-HERO exploite une plateforme web simple qui permet aux conducteurs de voitures à moteur à combustion interne, y compris les voitures de rallye, de compenser leur empreinte carbone et de contribuer à la protection de l'avenir en trois étapes faciles pour seulement 2 pence par kilomètre. Toute voiture, de la Fiat Panda à la Ford Escort à double arbre à cames, peut devenir neutre en carbone en achetant des crédits entièrement certifiés pour les projets de crédits carbone de haute qualité de NET-HERO, qui comprennent le boisement, la restauration des tourbières et la protection des prairies. Ce programme est noté AAA+.

A propos de HERO-ERA

HERO-ERA est la première société mondiale d'événements automobiles historiques, organisant des rallyes de courte, moyenne et longue durée pour les voitures classiques et anciennes. Son célèbre "Peking to Paris Motor Challenge", d'une durée de 37 jours et couvrant 14 000 km à travers la plus grande masse continentale du monde, suit les traces de roues et fait écho à l'esprit pionnier des premiers concurrents en 1907.

Organisé par des passionnés pour des passionnés, le calendrier de 15 événements offre un large éventail de rallyes allant de l'entraînement et des événements courts, dont son propre championnat, le HERO Challenge, à des rallyes de moyenne durée tels que le RAC Rally of the Tests. Les épreuves plus longues, sur trois jours, comprennent la série des marathons classiques et le Badawi Trial sur dix jours.

HERO-ERA offre une plateforme complète de véhicules historiques. Une flotte de 26 voitures de rallye "Arrive and Drive" est disponible à la location et tout l'équipement nécessaire pour faire du rallye se trouve dans le magasin HERO. Des visites et des événements sur mesure sont organisés par le département des entreprises, ainsi que de nouvelles formules d'adhésion visant à soutenir la croissance de nouvelles entreprises dans le secteur.

Dans le cadre du groupe, Hangar 136 Ltd propose des ventes de voitures sur mesure, tandis qu'une autre société associée, The Classic Valuer Ltd, aide le secteur à gagner du temps et de l'argent grâce à l'évaluation de voitures classiques, notamment grâce à son système révolutionnaire de reconnaissance instantanée d'images.

Depuis qu'elle a commandé une étude économique complète du secteur des véhicules historiques, qui a donné des résultats étonnants quant à la taille et à la valeur du secteur (CEBR Economic and Environmental Impact Study of Historic and Classic Motoring Industry in the UK*), HERO-ERA est devenue un membre fondateur de la Historic Car and Vehicle Alliance (HCVA), qui sensibilise, fait du lobbying et promeut l'innovation durable dans le domaine de l'automobile. HERO-ERA contribue à créer un écosystème pour l'automobile classique qui préserve, protège et nourrit l'activité pour l'avenir.

En tant que gardien d'une partie de l'industrie, HERO-ERA est fier d'être un leader en matière d'initiatives durables grâce à sa division NET-HERO, qui dispose d'une plateforme de compensation de pointe. Son partenariat avec Coryton, leader dans le domaine des biocarburants avancés, a permis de calculer méticuleusement les émissions des véhicules, garantissant ainsi la transparence et la responsabilité, et démontrant le pouvoir de l'innovation et de l'action collective dans la lutte contre le changement climatique.

HERO-ERA ouvre la voie à une conduite respectueuse de l'environnement.. www.hero-era.com