

Retour sur la première semaine du Peking to Paris Motor Challenge avant son arrivée à Paris.

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 4 – Ordos à Dengkou – 528km

L'un des points forts incontestables de Pékin à Paris est la conduite dans le désert, pour certains concurrents c'est la raison principale de leur participation, comme Kev et Cole Bradburn, dont la voiture a été construite exactement pour ce genre d'environnement. La déception de ne pas pouvoir emprunter le parcours traditionnel de ce rallye à travers la Mongolie a donné l'occasion pour l'Empire du Milieu de donner un premier aperçu de ce qu'il nous réserve.

Cette étape dans le désert aujourd'hui, a donné aux concurrents la première opportunité de profiter d'une section DTC, ou Désert Time Control, qui est l'épreuve qui se rapproche d'un véritable rallye en dehors des essais sur routes fermées. Mais d'abord, il y a eu une épreuve de régularité matinale sur une route qui grimpait à travers les canyons et finalement sur une crête, avant de sombrer dans la poussière et l'industrie, dans une scène qui ressemblait à un film catastrophe dystopique.

De hauts ponts ferroviaires enjambaient la voie sablonneuse, projetant de longues ombres tandis que les wagons empruntaient un chemin étroit le long d'une gare de triage avec du vieux matériel rouillé roulant dans le néant. Pour les vétérans du P2P, la Mongolie semblait loin, mais le prochain DTC allait bientôt les faire sourire, car qui n'aime pas jouer dans le sable ?

La navigation sur cette section n'était pas trop délicate, c'était donc aux pilotes de boucler chaque section dans le temps imparti. Il y avait des ravins profonds, des montées abruptes et des sections difficiles. Le premier véritable défi était une section sablonneuse à travers des arbres qui ressemblait quelque peu au Safari Rally, avec des rainures profondes creusées dans la piste, certainement assez profondes pour avaler une Mini, un fait qui n'a pas échappé aux frères Henshall alors qu'ils équilibraient leur Cooper S entre la crête centrale et le bord. S'ils arrivent à Paris, ils deviendront la deuxième Mini à réaliser le P2P, mais ils n'étaient pas prêts à se faire avaler par le sable à ce stade précoce.

D'autres ont heurté le ravin et les bosses, Alex Vassbotten dans l'Alvis Fire Fly volait, tout comme les deux frères Dreelan, mais, comme le CoC Guy Woodcock l'avait prévenu, vous ne pouvez pas gagner du premier coup. STC, mais vous pouvez le perdre. Plus loin dans la section, il y avait un choix de voies, hautes et gauches qui étaient lisses mais lentes, ou basses et droites qui étaient à l'opposé et, à une certaine vitesse, comme une rampe de lancement vers l'espace. Le premier pilote à obtenir ses ailes fut Florian Lissmann sur sa Porsche, un exploit égalé plus tard par Lars Rolner sur sa Porsche.

Les Australiens étaient également de la partie, John Henderson et Lui MacLennan ont fait décoller leur Volvo, puis Matt Bryson a fait de son mieux pour niveler entièrement les bosses dans le gros Leyland P76. Je ne suis pas sûr des instructions que Mike Pink lui donnait, mais en cas de doute, vas-à fond et Flat Matt l'a écouté.



C'était à couper le souffle, et 60 km avaient été parcourus dans la journée de 528 km. Il a fallu un peu de temps pour retrouver son calme sur le long trajet qui composait le reste de la journée. C'était plus intéressant qu'il n'y paraît, ce n'était pas un trajet sur la M6 de Birmingham à Carlisle après tout, et même s'il y avait une autoroute pour couvrir la vaste distance, il y avait encore beaucoup de routes secondaires

Le paysage commençait à changer maintenant, alors que nous empiétions pour la première fois sur le désert de Gobi, des dunes de sable se dressaient au loin et nous choisissons un parcours le long des grands lacs salés du plateau d'Ordos, près de la ville de Bayinwusu. Plus tard, alors que nous nous rapprochions du niveau de la mer, nous avons découvert de vastes étendues de rizières, adjacentes au fleuve Jaune, dont l'eau est vitale pour la submersion des champs, puis à nouveau désertes à mesure que la destination de la soirée se rapprochait.

La Chine fait de son mieux pour reconquérir ces zones désertiques, avec d'immenses banderoles sur les autoroutes pour l'annoncer, tentant d'imposer son contrôle sur la nature, tentant de repousser le sable. Le contrôle était également exercé pour le rallye et nous avons été emmenés dans une petite zone désertique, sous le regard d'un camping spécialement construit avec des modules de glamping.

Peu importe, il y avait au moins de la bière fraîche et nous étions tous réunis Enfin, presque. Tomas et Ben dans le LaFrance étaient toujours sur la piste, après avoir perdu un sac contenant un passeport et avoir dû faire une boucle pour récupérer les bagages

Ce fut une journée chargée et les résultats reflétaient le terrain des sections de compétition. En première place se trouvaient désormais Richard Walker et Faith Douglas, dans la Chevrolet Coupé rouge vif, suivis d'une autre Chevrolet, la Fangio de Tommy Dreelan et George Barrack, avec les précédents leaders Andy Buchan et Mike Sinclair désormais en troisième position.

Jour 5 – Dengkou au désert de Tengger – 439km

Le problème quand on dort dans une tente c'est que le soleil se lève beaucoup trop tôt et qu'une fois levé, nous sommes également debout ! Après un réveil donc très matinal, nous avons vite été coupés dans notre élan car notre route qui nous menait à la section DTC prévue a été modifiée. Les autorités locales ont jugé à la dernière minute qu'elle était interdite nous obligeant à emprunter un autre chemin.

Quoi qu'il en soit, les kilomètres passèrent rapidement et il ne fallut pas longtemps avant que nous retrouvions notre itinéraire pour s'engager sur les routes de sable du Gobi. Une longue section de conduite attendait alors nos pilotes, composée d'une régularité avec une potentielle montée dangereuse et longue sur les chemins de sable mou.

L'itinéraire à travers la roche et le sable s'effectuait en grande partie sur une piste bien définie qui conduit à la bonne vitesse devient alors une expérience douce et agréable. Il y a eu un ou deux endroits où la piste s'est divisée en deux, offrant aux pilotes un choix à faire, soit prendre le bon chemin soit bien se tromper et malheureusement certains se sont trompés. Une erreur que Jorgen Witting et Casper Andrup auraient bien aimé ne pas faire au volant de leur Dodge Coupé, leur coûtant une immobilisation.

A contrario de leurs collègues, Patrick Debussere et Lorenzo Bas ont eu plus de chances et ont évité l'enlisement, ce qui leur a permis de continuer leur route sans problème pour entamer la section compétitive de la journée.

D'autres comme Patrick et Pam Watts à bord de la voiture 71, une Sunbeam Tiger, ont profité au maximum des pistes, roulant avec aisance sur les routes du désert de sable.



Avec trois points de chronométrage, la difficulté pour les pilotes était de résister à la tentation de trop tourner la vis, surtout avec une route désertique aussi amusante. Une tentation à laquelle certains pilotes ont succombé comme Simon Bonham, qui a pris de l'air sous les roues avant de la Mercedes Benz 280 SLC, avec Jason Kennedy à ses côtés. D'autres ont fait de même, comme Martin Belvisi et Andy Lane au volant de la Porsche 911.

Une fois la régularité terminée, ce fut un véritable test d'adresse pour les pilotes avec une longue section de sable mou sur une piste qui serpentait en une longue montée de plusieurs kilomètres. Plusieurs voitures sont restées coincées dans la boue, heureusement plusieurs équipes de balayage étaient présentes à différents endroits pour les aider. Mais l'ascension en valait la peine, au bout, une magnifique vue attendait les équipages.

Il restait 130 km de route jusqu'au campement où les pilotes pourront se reposer dans le plus grand des calmes étant donné qu'il n'y avait pratiquement aucun signal de communication avec le monde extérieur et aucun signe de vie à l'exception de l'étrange Camel Spider capable de tuer un chameau en une morsure. Informations importantes à savoir pour tous ceux qui travaillent de nuit sur leurs voitures comme notamment Federico Grom et Filippo Basolo, qui avaient des réparations et d'autres modifications à apporter.

Jour 7 – Jiayuguan à Dunhuang – 478km

Le septième jour débute à Jiayuguan, une des principales villes industrielles de Chine. Alors que le soleil peinait à montrer ses rayons, un groupe s'était rassemblé pour saluer les voitures formant ainsi une haie d'honneur devant les machines s'élançant hors de la ville en direction de leur grande aventure.

En périphérie de la ville, l'atmosphère y était plus industrielle. Les voitures continuaient leur chemin roulant entre les usines et traversant l'épaisse fumée des grandes cheminées. Les parcs solaires non loin de là, cherchaient désespérément un rayon de soleil, une tentative apparemment vaine.

Notre route nous mena dans un endroit bien meilleur, plus propre, alors que nous commençons la montée vers ce qui serait le point culminant du voyage, une ascension à une altitude de 3 300 m dans la chaîne de montagnes Qilian. C'était la première fois depuis longtemps que je voyais un ciel bleu mettant en valeur les sommets enneigés. C'était à couper le souffle, métaphoriquement et littéralement, les voitures étaient elles aussi un peu essoufflées notamment lors de la première régularité de la journée, une montée de gravier de 108 km.

La régularité contenait deux points de chronométrage et était composée de plusieurs épingles à cheveux raides qui se sont avérées être le point difficile pour le peloton, chacun perdant des précieuses secondes, dont une dizaine pour les plus chanceux. Tout le monde sauf Lars Rolner et Marco Fila à bord de leur Porsche-Power.

Une fois la régularité terminée, nous pouvions apprécier les paysages que les montagnes nous offraient. Une section de contrôle horaire était prévue, mais elle a été annulée permettant ainsi aux concurrents de profiter de la route sans pression. Mais tout d'un coup, notre paysage de terre et de montagne se transforma pour laisser place au bitume et à une campagne verdoyante. C'était comme si nous avions traversé l'armoire pour nous rendre à Narnia.

De retour sur la route, nous continuions notre traversée sur des chemins de terre, de gravier et des lits de rivières asséchés. Alors que nous approchions de la section de contrôle horaire de l'après-midi, le désert s'étendait au sud tandis que les montagnes se dressaient non loin de là. Il n'y a eu aucun drame majeur, bien que John Henderson, à bord de la voiture 99 ait réussi à se tromper de route juste avant le contrôle, mais réussi à faire demi-tour et à bien se positionner.



La suite de la route était plaisante, tellement plaisante qu'un certain nombre d'équipages avaient oublié de faire le plein, ils étaient donc en recherche d'essence pour pouvoir finir cette étape avec les 120 km restants. Cependant, nous traversons une piste de construction accidentée où il était déconseillé de manquer de carburant. Après de nombreux siphonages d'essence entre les véhicules, dont une grande partie provenait de la voiture de Matt Bryson, tous les véhicules ont pu se remettre en retour pour finir leur chemin.

Alors que le soleil commençait à nous quitter, les derniers concurrents arrivèrent en fin de journée avec la promesse d'une matinée sans transit permettant de préparer les voitures et de régler les éventuels problèmes avant de repartir pour entamer la deuxième semaine de notre aventure. Concernant les résultats, la première place est toujours occupée par Richard Walker et Faith Douglas au volant de leur coupé Chevy. En deuxième position, avec 36 secondes de retard Andy Buchan et Mike Sinclair tandis que Patrick Debussere et Lorenzo Bas sont troisièmes dans la Dodge Roadster.

Dans la catégorie classique, Lars et Annette Rolner sont toujours l'équipe à battre, une minute et dix-huit secondes devant Matt Bruson et Mike Pink.

Jour 9 – Dunhuang au Camp de Gobi – 395 km

Le jour 8 était un jour de repos pour les concurrents du Pékin – Paris, enfin, plutôt un jour sans transit, car les pilotes profitent de cette trêve pour travailler sur les voitures.

A la différence du jour 8, le jour 9 était quant à lui l'un des plus intenses du rallye. L'étape ne faisait que 395 km, mais 85 % de cette distance était une traversée du désert de Gobi.

Pour ceux qui espéraient un désert de carte postale, le Gobi n'en fait pas partie. Des étendues de rien ponctué par des formations rocheuses ou des dunes occasionnelles et une totale absence de vie humaine, à l'exception d'une poignée de camions. Après tout, pourquoi choisiriez-vous de vous précipiter dans ce vide de l'existence ?

Pourquoi ? Je peux vous donner plusieurs raisons et la première était la section DTC sur les pistes glissantes du désert. La première des deux de la journée qui avait pour point culminant une traversée de rivière très délicate, suffisamment profonde pour inquiéter la plupart des pilotes. Malheureusement, celle-ci s'était évaporée ne laissant qu'une flaque d'eau en guise d'obstacle à nos concurrents.

Tous ceux qui espéraient plus du TC devraient parcourir encore 147 km à travers le désert avant d'avoir une autre opportunité dans la deuxième partie de la journée. Il y avait de nombreuses occasions de rater des créniaux sur les longues pistes du désert, il suffit de demander à Tom et Daniel Kinahan, l'équipe père et fils du Canada en Austin Cambridge, qui ont fait une centaine de kilomètres aujourd'hui. Ils ont choisi d'emprunter la route directe pour réparer leur petit détour, en traversant le désert en hors-piste dans le petit Cambridge, une tactique risqué, mais qui leur a bien servi.

C'était un pari risqué avec de nombreuses occasions de succomber à une panne mécanique. Un manque de concentration peut coûter très cher ici et certains de nos concurrents en ont fait les frais. Les premiers étaient Hans-Ulrich Wartenweiler et Verena Simmen à bord de leur Mercury Eight Cabriolet marron qui n'a pas résisté aux profondes ornières du désert. Malheureusement, ce fut le début d'une journée difficile pour cet équipage, car au cours des derniers kilomètres du trajet, la boîte de vitesses tomba en panne. Leurs collègues Steven Snauwaert et Robert Hinkriks étaient également en difficulté avec un essieu cassé sur leur Bentley. Ils ont été rejoints par Federico Grom et Filippo Basolo, qui avaient cassé leurs amortisseurs, poursuivant ainsi la saga des problèmes mécaniques des Fiat.



Le désert semblait durer une éternité, et j'ose dire que les pilotes se sont retrouvés dans un état de transe alors qu'ils négociaient l'évolution continue des pistes devant eux, avec, espérons-le, une oreille attentive sur ce que leur co-pilote leur disait. Ignorer votre co-pilote est à votre risque et péril, n'est-ce pas M. Watts? C'est un fait que les conducteurs en savent toujours mieux, mais les co-pilotes en savent plus et ne pas les écouter peut avoir des conséquences comme les amortisseurs arrières qui font un trou dans la carrosserie du Sunbeam Tier numéro 71.

Néanmoins, pour ceux qui ont réussi à accéder à la dernière partie compétitive de la journée, un slalom dans le sable les attendait, sur une piste qui n'offrait pas beaucoup de déviations. Cependant, il valait mieux les éviter, car au mieux, vous perdiez de précieuses secondes et au pire, vous gâchiez votre journée.

Mais la route n'était pas encore finie, il restait encore quelques kilomètres jusqu'au campement et c'est à ce moment-là que les choses ont commencé à mal tourner. L'une des difficultés de parcourir de longues distances dans le désert est l'absence totale de stations-services. Les concurrents doivent donc s'assurer d'avoir des réservoirs pleins avec des réserves si nécessaires. Des précautions que Don et Stuart Hensall n'ont pas prises, étant donné que le réservoir de leur Mini n'était pas assez grand malgré le sauvetage du duo de Simon Bonham et Jason Kennedy.

Rainer Wolf et Hans Geist auront également des ennuis. Bien qu'ils eussent assez d'essence, c'était en revanche une deuxième roue de secours qu'ils leur manquaient, victime d'une première crevaison dans la journée. Pour Joost Bert et Tim Motte c'était la suspension de leur Jaguar MK1 qui n'a pas tenu, nécessitant l'aide de l'assistance. A l'instar de Joost et Tim, Bill et Cathy Gill ont subi le même sort cependant les Australiens ont réussi à résoudre le problème par eux-mêmes.

Alors que tout le monde s'approchait du camp, le vent commença à se lever et une redoutable tempête de sable apparut au loin consumant tout ce qui se trouvait devant elle. Heureusement, celle-ci n'est pas venue dans notre direction, mais laissa tout de même de fortes rafales de vent entraînant des jets de sable dans le camp n'aidant pas les concurrents à monter leur tente ou à réparer leur voiture.

Demain est une journée de transit non compétitive, avec moins de distance à parcourir et une arrivée plus tôt, vers un camp situé dans un parc national. Espérons que cette pause permettra à ceux qui ont subi des dégâts de réparer leurs machines avant le onzième jour, alors que nous nous dirigeons vers nos derniers jours en Chine.

Jour 10 & 11 – Camp de Gobi à Urumqi– 342 km + 542 km

Un vieux proverbe chinois dit : « Quand souffle le vent du changement, certains construisent des murs et d'autres des moulins à vent ». Et certains, comme une bande d'Occidentaux épuisés et perdus dans le Gobi, construisent des tentes.

Après une nuit plutôt agitée due aux fortes rafales de vent, nous devions repartir pour continuer notre route. Partis tôt le matin, le vent continuait de souffler le sable qui nous accompagna lors de notre départ recouvrant tout sur son passage. "Nous avons vu quelques vents en Mongolie, mais je ne me souviens de rien de tel", a déclaré Tony Jones, l'un des mécaniciens les plus expérimentés de l'événement.

Ces vents devenaient de plus en plus intenses au cours de la journée et le camping que nous devions habiter à la fin du jour 10 était jugé dangereux. Heureusement pour nous, nous avons trouvé un hôtel qui puisse nous accueillir le temps que la tempête se calme et que les concurrents reprennent leur route.

Au matin du 11^{ème} jour, la tempête s'était apaisée et nos concurrents ont pu profiter d'une bonne nuit de sommeil au milieu du parc national de Great Sae Road pour se remettre en selle pour le rallye. Nous conduisons une route à couper le souffle et agréable, avec tout de même son lot de complications.



Une fois l'itinéraire de la veille rattrapé, une longue course sur gravier attendait les concurrents avant que nous arrivions aux deux épreuves de régularité du jour qui traversaient l'un des plus grands parcs éoliens que je n'ai jamais vus.

Sur le chemin, des éclaboussures d'eau recouvraient les voitures de boue, gare à ceux qui n'ont pas de toit comme Max Bauer et Gilles Bindels dans la voiture numéro 20. On pouvait également voir une Bentley recouverte de boue où on distinguait en dessous de la crasse les grands sourires des pilotes. Les voitures les plus récentes bénéficiaient quant à elles de fenêtres, encore fallait-il ne pas oublier de les fermer. Un conseil que Charlie Gray a volant de sa Volvo 122S aurait bien retenu pour éviter de se retrouver avec un masque de boue.

Au volant d'une Dodge Roadster, Patrick Debussere et Lorenzo Bas s'amusaient également dans la boue à tel point qu'ils se sont retrouvés coincés dans une zone particulièrement visqueuse après avoir évité un autre véhicule. Heureusement pour eux, ils ont été extraits à temps leur permettant de ne pas perdre de temps.

En plus des extractions de voitures, il fallait gérer les problèmes mécaniques habituels comme la voiture 101 qui a perdu son échappement. Rien de comparable à la voiture 201, la Dodge Sweep truck qui la veille avait perdu tout son réservoir de carburant et ne s'était rendu compte de cela qu'après plusieurs kilomètres une fois tombée en panne d'essence.

Après encore quelques problèmes à régler, dont une panne d'alternateur pour l'équipage d'Otakar Chladek et Hynek Tauscher et une perte du sélecteur de vitesse par Marty et Frances Dippie qui n'ont pas pu finir la première régularité.

A la fin de la journée, nous avons pu conduire sur des routes lisses après plusieurs jours sur des chemins en terre. Nous approchions également de zones plus peuplées avec notamment un contrôle horaire dans la ville de Shanshan où les locaux sont venus nous saluer. Cela faisait quelques jours que nous n'avions pas vu beaucoup de monde, mais l'intérêt et l'enthousiasme pour l'événement n'ont pas diminué, et même les photographes ont été invités à poser pour des photos avec les fans.

S'en est suivi une longue route jusqu'à la halte du soir dans la ville d'Urumqi, une métropole de 4 millions d'habitants. Lorsque les derniers concurrents sont arrivés, les positions ont été mises à jour. Pour le moment Richard Walker et Faith Douglas étaient toujours en tête devant Andy Buchan et Mike Sinclair et Patrick Debussere et Lorenzo Bas ferment le podium.

Dans la catégorie Classique, Lars et Annette Rolner sont toujours en tête devant Matt Bryson et Mike Pink, John Henderson et Lui MacLennan étant désormais troisièmes après une super journée.

Demain, c'est la dernière journée complète de compétition en Chine, avec une seule régularité alors que nous accélérons vers la frontière.

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