



Le 7^{ème} Rallye Pékin-Paris : Gerry Crown et Matt Bryson en tête du classement à leur entrée en Russie.

Le onzième jour du Rallye Pékin-Paris, les routes les plus reculées de la République de l'Altaï ont salué les concurrents qui avaient franchi la frontière, alors qu'ils entraient en Russie et entamaient la descente des montagnes de Mongolie. Il reste encore 25 jours et 10 000 kilomètres à parcourir pour atteindre la Place Vendôme à Paris.

Avec vingt nationalités participantes, 14 pays traversés et 36 jours d'aventures épuisantes, l'événement montre déjà que seules les voitures et les équipages les mieux préparés pourront rester en tête. De nombreuses voitures ont été endommagées ; mais elles sont en train d'être réparées avec les moyens du bord. Leur seul objectif est d'arriver à Paris.

L'Australien Gerry Crown, vétéran et double vainqueur du Pékin Paris, et son navigateur Australien Matt Bryson, sont actuellement en tête de la catégorie « Classic » (avant 1975). Le fait qu'ils soient en tête avec la pire voiture jamais produite en Australie, une Leyland P76 de 1973, n'est pas si remarquable, car la voiture a été améliorée au cours des nombreuses épreuves de longue distance pour devenir « le vainqueur » d'une épreuve d'endurance, ce qui en fait une voiture culte en Australie. Avec la superbe navigation de Bryson et son travail de mécanique sur la voiture tous les soirs, le tandem cherche de solides candidats à la victoire, même s'il reste un long chemin à parcourir. Gerry Crown a déclaré : « *La Mongolie est l'endroit où l'événement peut être gagné ou perdu. Les conditions sont tellement difficiles que de nombreuses voitures tombent en panne, mais si vous sortez de la Mongolie en bonne position, vous avez une chance d'y arriver.* »

Graham et Marina Goodwin mènent la danse dans la catégorie « vintage » au volant de leur Bentley Super Sports de 1925.

Depuis le dernier jour de repos à Ulaan Bataar, les équipes ont parcouru près de 2 000 km en Mongolie, en passant par les régions plus isolées de la planète, sans oublier les routes les plus difficiles que l'itinéraire a offert aux concurrents. Ceux qui cherchent à atteindre la ligne d'arrivée à Paris devront d'abord affronter la poussière et la saleté de cet endroit isolé. La Chrysler Roadster 1927 des Belges Wim Van Gierdegom et Arne Van Collie a dû retourner sur Ulaan Bataar pour réparer une fuite de transmission. Ils atteindront finalement le camp à 5h du matin. D'autres équipages ont perdu leur pot d'échappement, tandis que Keith Weed et Richard Holmes ont retourné leur coupé Pontiac en négociant un virage. Heureusement, seule leur fierté a été touchée.

L'équipage français de Serge et Jacqueline Berthier dans une improbable voiture, une Jensen Interceptor de 1973, a pris deux jours de retard.

La configuration du terrain difficile et les nuits sous la tente ont été le quotidien des équipages durant la traversée des plaines mongoles. Seules les yourtes des nomades ainsi que leur bétail ont pu les distraire.

Les Australiens Alan et Steve Maden auraient dû être à l'aise dans leur Rolls Royce Silver Shadow de 1975, mais la route s'avère difficile, quelle que soit la voiture dans laquelle vous trouvez, a déclaré Steve: « *Nous avons heurté un énorme rocher. Et sans la plaque de protection, tout aurait été fini. Ça peut être rude là-bas!* »

Au sommet des montagnes, des paysages à couper le souffle, mais « challenging » tant pour la navigation que pour la conduite. Une véritable punition infligée aux voitures : des pannes et des réparations de plus en plus fréquentes. Le soudeur a été très occupé. Anton Gonnissen et Herman Gelan ont dû reconstruire et renforcer l'essieu avant du Mototri Contal de 1907.

Herman Gelan a déclaré: « *Vous repérez 99 nids-de-poule, mais c'est celui que vous ne voyez pas qui fait le plus mal* », et il est bien placé pour le savoir, assis devant sur le « siège suicide » du Mototri Contal.

Les défis et les routes spectaculaires ont continué, avec des sommets enneigés, puis des traversées de rivières sur des ponts en bois branlants. Les pannes se sont succédées et les conditions météorologiques se sont détériorées :



HISTORIC ENDURANCE RALLYING ORGANISATION

une épaisse couche de neige, une pluie battante, des vents violents et une température bien inférieure à 10°Celsius... Pas vraiment ce à quoi ils se sont habitués au cours de la semaine dernière, mais il y avait moins de poussière. Les conditions météorologiques ont empiré, avec des orages et des éclairs, alors que les équipages ont gravi l'un des cols les plus raides jamais tentés. Plusieurs équipages ont eu besoin d'aide pour l'ascension.

La Mongolie était un test pour les équipages et les machines, mais c'est aussi l'un des plus gros challenges pour ceux qui se lancent pour la première fois dans cette aventure de toute une vie. La Russie offrira aux concurrents un défi différent, mais non moins agréable, avant qu'ils ne s'élancent vers le Kazakhstan, toujours cap à l'Ouest pour atteindre leur objectif.

Les Russes, même dans les villages les plus isolés, ont entendu parler du passage du Rallye Pékin-Paris. Dans les villes, ils se sont rassemblés par centaines pour admirer les véhicules. Un soutien particulier été accordé à la voiture 45, la VAZ-2103 des Russes Alexander Govor et Maxim Otmakhov qui ont posé patiemment pour des photographes, tout en faisant le plein de leur VAZ noire.

Cliquez ici pour [obtenir des images libres de droits](#)

Des résumés quotidiens sont disponibles ici :

<https://www.endurorally.com/events/the-7th-pekings-to-paris-motor-challenge/>