



HISTORIC ENDURANCE RALLYING ORGANISATION

Le Rallye Pékin-Paris 2019 signé ERA : Le premier rallye d'endurance au monde démarre à l'ombre de la Muraille de Chine.

Jour 01. Grande Muraille - Hohhot. 595 km

Le rallye Pékin-Paris, un véritable rallye d'aventure est l'un des voyages les plus impressionnants et les plus incroyables qui soit. Il est parti de la Grande Muraille de Chine pour sa septième édition le 2 juin dernier.

Les équipages ont pris le départ à l'aube. A 7 h 31, 112 ans après le départ d'Aguste Pons vers l'inconnu, Anton Gonnissen et son navigateur Herman Gelan se sont embarqués sur leur Mototri Contal, une réplique du véhicule avec lequel Pons avait commencé cette aventure il y a de nombreuses années. Le véhicule a parcouru un long chemin jusqu'à Pékin et l'équipage est prêt à relever le défi de se rendre jusqu'à la Place Vendôme, et ainsi ramener le tout premier Mototri Contal de Pékin à Paris.

Les autres véhicules sont partis dans l'ordre, accompagnés d'une troupe de danseurs, de tambours, d'acrobates et de lions de cérémonie fêtant dignement le départ de ces merveilleuses voitures depuis les murs antiques de la Grande Muraille de Chine. Le rythme des tambours était incessant et s'intensifiait au fur et à mesure que chaque voiture passait la ligne et le drapeau de Patrick Burke, tandis que Tomas de Vargas Machuca, président de HERO, observait dignement ce spectacle.

Pour ces 105 équipages intrépides, le rallye Pékin Paris reste l'aventure d'une vie et les chiffres sont époustouffants : avec près de 14 000 km en 36 jours, ils couvriront 114° de longitude, traverseront 1 300 contrôles de passage et 8 fuseaux horaires tout en transitant par 12 pays, avec des étapes pouvant atteindre 650 km.

Depuis la ligne de départ, le chemin vers Paris passe d'abord par une voie rapide et moderne, ce qui était un bon moyen pour les équipages de s'inscrire dans le rythme du rallye, mais après seulement 4 km, l'équipage (N°2) de la voiture à vapeur du White Pullman de 1910 a dû faire une pause pour régler ses brûleurs.

Pour ceux qui n'ont pas besoin de ce genre de réglage, les seuls problèmes étaient les camions lents qui sont progressivement devenus moins nombreux au fur et à mesure que les voitures s'éloignaient de Pékin. Cela a permis d'apprécier les paysages traversés par les équipages : des vignobles, des parcs éoliens, des parcs solaires et des nouvelles plantations d'arbres le long de coteaux avant que la route n'aboutisse au contrôle de passage à la périphérie de la ville fortifiée de Zhuolu. C'est là que le tempo du jour a changé et pendant 80 km, les équipages ont été ramenés dans le passé sur des routes non goudronnées, le long de champs bien entretenus, de villages cachés et de rivières rapides.

Pour la première fois, un essai chronométré a fait partie de l'étape chinoise avec une épreuve spéciale sur route fermée offrant une vue imprenable sur les champs en terrasses et des sections de l'ancienne muraille. Cependant, la Bentley Bobtail de 1948 (N°44), de Tim Guleri et Raj Judge, a dû s'arrêter à cause d'un joint de vilebrequin « soufflé » sur l'autoroute, et l'équipage (N°17) de Jo et Heather Worth avait prévu une arrivée tardive après un contact avec le parapet en béton d'un virage serrée. Autre problème mécanique pour Bruno Lang et Christopher Oechsle (N°70), qui ont cassé une durite de frein sur leur Volvo Amazon P220.

Le trajet vers Hohhot et la première halte nocturne étaient spectaculaires, et les équipages sont arrivés pour un dîner de bienvenue, avec une multitude d'histoires à raconter, déjà impatients que l'aventure se poursuive le lendemain matin.