



---

## Le vainqueur du Mans passe de la course au rallye et de l'asphalte aux sables du désert

\*Christophe BOUCHUT, vainqueur des 24 Heures du Mans, de Daytona, de Spa, du Nürburgring et de Dubaï, s'inscrit au Pékin-Paris Motor Challenge 2025.

\*Le partenariat royal avec P2P et le navigateur du Dakar, le prince Alfonso de Orléans-Borbón, ajoute de la force et de l'expérience en rallye.

\*BOUCHUT conserve ses liens avec la marque Peugeot victorieuse en conduisant le célèbre coupé 504 de la légende du rallye Jean-Pierre Nicolas, vainqueur du Safari Rally.

Après une brillante carrière de 43 ans jalonnée de 127 victoires et de six titres de Grand Maître des 24 Heures, en remportant Le Mans, Daytona, Spa (x2), le Nürburgring et Dubaï, le tout sur asphalte, le Français Christophe BOUCHUT va s'orienter vers les pistes sablonneuses du désert de Gobi.

Au lieu de 24 heures, le vainqueur des 24 Heures du Mans 1993 pour Peugeot a accepté le défi d'endurance de 37 jours pour tenter de remporter la compétition d'aventure exténuante qu'est le Pékin-Paris Motor Challenge 2025. En compétition contre 60 autres équipages de rallye internationaux de haut niveau traversant le plus grand territoire du monde, ce changement radical sera quelque peu facilité par le soutien du navigateur et ami de Christophe, le prince espagnol Alfonso de Orléans-Borbón, 7e duc de Galliera. Fort de son expérience en tant que navigateur sur des épreuves prestigieuses comme le P2P et le Dakar, où il a collaboré avec des pilotes de renom et remporté la Baja d'España en camion, il apportera une expertise précieuse et une solidité indéniable à ce duo ambitieux.

Alfonso a reconnu qu'il était peut-être un « fou de course royale » lorsqu'on lui a attribué cette description, ayant passé toute sa vie dans le milieu de la course. Il était lui-même un bon pilote, ayant terminé 10e au classement général lors de ses débuts au Mans en 1994 au volant d'une Ferrari 348 GTC LM. Alfonso est également à la tête de Racing Engineering, une société de course et de haute technologie qui produit des simulateurs de course autant qu'elle prépare des voitures, comme des buggys pour le Dakar.

L'événement est souvent décrit comme « Conduire l'Impossible » et comme l'une des « dernières véritables aventures automobiles au monde », une expérience unique qui changera à coup sûr la vie de Christophe.



---

Christophe a commenté le changement: « OK, il faudra s'adapter, bien sûr, je dois découvrir de nombreux aspects de la course car le terrain sera totalement nouveau pour moi, mais j'ai acquis une solide expérience dans le domaine de la conduite automobile ! Cette course est vraiment unique et incroyablement longue, avec de nombreuses inconnues qui peuvent survenir. Ce sera un vrai défi, mais le résultat de l'année dernière l'a prouvé: même une des voitures les plus anciennes a remporté le rallye. Cela montre clairement que la vitesse n'est pas le facteur décisif pour gagner. Il est essentiel de préserver sa voiture et d'anticiper les difficultés qui peuvent surgir en chemin. Si je dois accélérer, je sais comment m'y prendre. Et si je dois ralentir, je sais aussi m'adapter. »

Alfonso a ajouté: « L'année dernière, j'ai principalement appris à naviguer en P2P. Peu importe le nombre de fois que l'on a participé au Pékin-Paris (2, 4, 6, 8 fois), on continue toujours d'apprendre. Après avoir évalué ce qui était nécessaire, nous avons estimé que cette Peugeot 504 Coupé de rallye originale serait un excellent choix. Et avec Christophe, pilote Peugeot et vainqueur du Mans avec la marque, j'ai trouvé que c'était le pilote idéal pour tenter de faire cette course. Pour ma part, je me contenterai de la navigation et je le laisserai conduire. »

Ce sera la 9<sup>e</sup> édition du défi automobile Pékin-Paris, qui suivra principalement l'itinéraire du rallye original de 1907, à l'ombre du premier vainqueur, le prince Scipione Borghese d'Italie. Bien que l'événement ait été créé en France par le journal parisien *Le Matin*, visant à tester la résistance des pionniers de l'automobile sur de longues distances, aucun pilote français n'a encore remporté la course. Christophe BOUCHUT entend changer cela.

Alfonso et Christophe sont des amis de longue date, unis par leur passion commune pour le sport automobile. Ils ont déjà couru ensemble à plusieurs reprises sur une Porsche 911 GT2 en 1996 et 1997. Désormais, ils s'attaqueront ensemble au célèbre coupé Peugeot 504, qu'ils considéreront comme leur « navire du désert ». Ce modèle a remporté l'un des rallyes les plus exigeants du WRC, le Safari d'Afrique de l'Est, en 1978. La version d'usine de la Peugeot était pilotée par la légende du rallye Jean-Pierre Nicolas et co-pilotée par Jean-Claude Lefebvre, qui ont triomphé avec 40 minutes d'avance sur leurs plus proches concurrents. En prenant le volant de cette Peugeot, Christophe BOUCHUT poursuivra son histoire de succès avec la marque, qui lui a permis de décrocher la victoire au Mans et de remporter le championnat de France avec la Peugeot 905 Spyder.



---

Christophe: « C'est une voiture ancienne, très différente des voitures de course modernes, et c'est ma première expérience au volant d'une voiture de rallye. J'ai été étonné par sa facilité de conduite, mais j'ai aussi saisi pourquoi elle a marqué l'histoire avec autant de succès. Dans ce type de course, la voiture doit être souple et réactive, car il faut souvent changer de direction et de vitesse simultanément. Une bonne visibilité et une position optimale à l'intérieur sont cruciales. Je suis persuadé que cette voiture a toutes les qualités nécessaires pour obtenir de bons résultats en rallye. »

Alfonso : « C'est la même voiture avec laquelle Jean-Pierre Nicolas a remporté le Safari Rally, elle a un vrai pedigree. »

Christophe: « Oui, probablement que la voiture connaît le chemin ! »

Alfonso a poursuivi en riant: « Je sais que cette voiture a un excellent palmarès, et qu'il faut donc veiller à ne pas le compromettre, mais c'est aussi une véritable légende. Nous devons donc aborder cette voiture avec respect. Mais je suis ravi. »

Christophe: « Personnellement, je suis ravi car, bien sûr, j'ai remporté Le Mans avec la Peugeot 905, une voiture incroyable, et c'était l'une des dernières victoires de Peugeot au Mans. Conduire aujourd'hui un Peugeot Coupé 504 de rallye, qui, d'après mes souvenirs d'enfance, était une voiture très emblématique en France, va être un moment spécial. La 504 était vraiment une voiture géniale, il y en avait beaucoup dans les rues, et je me souviens que mon père en possédait une. »

Alfonso: « Je pense qu'ensemble, nous saurons respecter la voiture. Nous nous connaissons depuis longtemps et nous avons toujours eu une excellente entente. Quand j'ai rencontré Christophe pour la première fois, je passais mon temps à l'agacer, il se demandait qui pouvait bien être ce gars-là ! Au fil des années, nous avons participé à de nombreuses courses ensemble : des épreuves de prototypes, des courses de Groupe C, notamment avec Kremer Racing et d'autres équipes de renom. Puis, en 1999, j'ai remporté la dernière course de l'année. Le lendemain matin, en me réveillant, j'ai ressenti un déclic : je n'avais plus envie de courir. Et depuis ce jour, je n'ai plus jamais repris le volant en tant que pilote. Aujourd'hui, ce qui me passionne, c'est la partie technique et la navigation. J'ai beaucoup travaillé comme navigateur sur des rallyes tels que le Paris-Dakar et le Pékin-Paris. Conduire ne m'attire plus, cela n'a plus de sens pour moi. Ce phénomène est plus fréquent qu'on ne le pense : certains pilotes, même en Formule 1, peuvent se réveiller un matin et décider, sans raison apparente, de ne plus jamais courir. »



---

« Le trajet Pékin-Paris, c'est bien plus qu'une simple course. On traverse tellement de paysages et de pays différents, on rencontre des personnes aux histoires et aux cultures variées... Il y a une richesse incroyable au-delà de la compétition, et c'est ce qui m'a marqué l'année dernière. Pourtant, en arrivant à Paris, je me suis dit : "C'est fini, je ne referai jamais ça." C'est un peu comme après une course de 24 heures : on termine épuisé, en se jurant que c'est la dernière fois. Mais, une semaine plus tard, l'envie était déjà de retour. On a commencé à en parler et voilà, on y est, vous savez, c'est bon. »

Christophe: « Je suis complètement d'accord. J'ai participé 20 fois aux 24 Heures du Mans, et à chaque édition, il y a toujours un moment où la course devient tellement éprouvante qu'on se demande : "Mais qu'est-ce que je fais ici ? Pourquoi je me suis lancé là-dedans ?" C'est incroyablement dur, physiquement et mentalement. Mais une fois la ligne d'arrivée franchie, quand on prend du recul, on comprend pourquoi on est venu. On repense à toute l'histoire, à l'intensité de l'épreuve, et on réalise à quel point c'est une expérience extraordinaire. »



## À propos de ; Pékin-Paris Motor Challenge

L'édition originale de l'événement a eu lieu à une époque où de nombreuses grandes courses étaient organisées et, tout comme un grand nombre des premières courses sur route, le Pékin-Paris ne devait plus jamais avoir lieu. Cependant, avec la chute de l'Union soviétique et l'ouverture des frontières, l'incarnation moderne de cet incroyable défi a été relancée par le fondateur de l'ERA, Philip Young, en 1997. Depuis lors, le Pékin-Paris Motor Challenge a été organisé et géré par l'ERA en 2007, 2010, 2013, 2016, 2019 et la dernière édition en 2024 par HERO-ERA, le tout de Pékin à Paris comme l'original en 1907.

2024 était la huitième édition de l'événement, 2025 sera la neuvième itération.

Gagnants 1997 : Surtees / Bayliss - Ford Willys Jeep MB

Gagnants 2007 : Albert Eberhard / Monique Eberhard - Rolls Royce Silver Ghost

Gagnants 2010 de la catégorie Classique : Matthew Bryson / Gerald Crown - Holden EH  
| Gagnants de la catégorie Vintage : Steve Hyde / Janet Lyne - Chevrolet Fangio Coupé  
| Gagnants de la catégorie Pionnier : Charles Bishop / Nellie Bishop - Vauxhall 30/98

Gagnants 2013 de la catégorie Classique : Gerry Crown / Matt Bryson - Leyland P76 |  
Gagnants de la catégorie Vintage : Phil Garratt / Kieron Brown - Chevrolet Fangio Coupé

Gagnants 2016 de la catégorie Classique : Mark Pickering / Dave Boddy - Datsun 240Z |  
Gagnants de la catégorie Vintage : Bruce Washington / Harry Washington - Chrysler 75 Roadster

Gagnants de la catégorie Classic 2019 : Gerry Crown / Matt Bryson - Leyland P76 |  
Gagnants de la catégorie Vintage : Graham / Marina Goodwin - Bentley Super Sports

Gagnants de la catégorie Classic 2024 : Matt Bryson / Mike Pink - Leyland P76 |  
Gagnants de la catégorie Vintage : Andy Buchan / Mike Sinclair - Bentley 4½ Le Mans

Et il y a eu des Record Breakers en 2019 ! Le Belge Anton Gonnissen a recréé le tricycle Contal Mototri original de 1907 d'August Pons. Pilotés par Herman Gelan, ils ont non seulement terminé l'épreuve, mettant enfin fin au fantôme de Pons, mais ont également battu le record de distance pour un tricycle motorisé en un seul coup.



---

### **HERO-ERA, une entreprise neutre en carbone**

Les organisateurs d'événements HERO-ERA sont une entreprise totalement neutre en carbone et cela s'étend à tous leurs événements.

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

Les projets ont été sélectionnés à l'aide du BeZero Carbon Rating, qui évalue l'efficacité carbone des crédits de chaque projet. L'événement dans son intégralité, y compris tous les aspects du transport de Pékin à Paris et du procès de Badawi jusqu'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 crédits de compensation carbone. Les projets approuvés par le Parlement européen et le Royaume-Uni qui reçoivent le financement vont des programmes de restauration de tourbières en Écosse, au reboisement en Europe et au soutien à l'agriculture écologique en Malaisie.

Ces projets sont tous détaillés sur le site Web de BeZero.

NET-HERO exploite une plate-forme 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 protéger l'avenir en trois étapes faciles pour seulement 2 pence par mile. N'importe quelle voiture, d'une Fiat Panda à une Ford Escort à double arbre à cames, peut devenir neutre en carbone en compensant par l'achat de crédits entièrement certifiés pour les projets de crédits carbone de haute qualité de NET-HERO, qui comprennent le reboisement, la restauration des tourbières et la protection de l'herbe. Ce programme a une note AAA+.



## À 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 défi automobile Pékin-Paris, d'une durée de 37 jours et couvrant 14 000 km à travers le plus grand territoire du monde, suit les traces des roues et fait écho à l'esprit pionnier des premiers concurrents en 1907.

Géré par des passionnés pour des passionnés, le calendrier de 15 événements offre un large éventail de rallyes, des entraînements et des événements courts, dont son propre championnat, le HERO Challenge, aux rallyes de moyenne durée tels que le RAC Rally of the Tests. Les événements plus longs sur trois jours comprennent la série Classic Marathon et le Badawi Trial sur dix jours.

HERO-ERA offre une plateforme automobile historique complète. Une flotte de 26 voitures de rallye Arrive and Drive est disponible à la location et tout l'équipement nécessaire pour participer à des rallyes est disponible dans la boutique HERO. Des visites et des événements sur mesure sont organisés par le département des entreprises, ainsi que de nouveaux forfaits d'adhésion pour aider à soutenir la croissance de nouvelles entreprises dans le secteur.

En tant que membre 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 économiser du temps et de l'argent grâce à ses évaluations de voitures classiques, y compris son système révolutionnaire de reconnaissance d'images instantanées.

Depuis la mise en service d'une étude économique complète de l'industrie automobile historique qui a produit des résultats étonnants quant à la taille et à la valeur de l'industrie (étude d'impact économique et environnemental du CEBR sur l'industrie automobile historique et classique au Royaume-Uni\*) HERO-ERA est devenu membre fondateur de l'Historic Car and Vehicle Alliance (HCVA) pour sensibiliser, faire pression et promouvoir l'innovation durable dans le secteur. HERO-ERA contribue à créer un écosystème pour l'automobile classique qui préserve, protège et nourrit l'entreprise pour l'avenir.

En tant que gardien d'une partie de l'industrie, HERO-ERA est fier d'être un leader des initiatives durables grâce à sa division NET-HERO avec une plate-forme de compensation de pointe. Son partenariat Rally for the Ages avec Coryton, un leader des biocarburants avancés, a permis de calculer méticuleusement les émissions des véhicules, garantissant ainsi la transparence et la responsabilité, 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](http://www.hero-era.com)