



HISTORIC ENDURANCE RALLYING ORGANISATION

« L'esprit perdu » du Mototri Contal du premier Pékin Paris de 1907 reprend vie

Le Mototri Contal a fait ses premiers tours de roues sur la piste d'essai néerlandaise de Valkenswaard, il est prêt à affronter son deuxième Pékin Paris (2019), 112 ans plus tard.

Le premier rallye Pékin-Paris de 1907 comptait cinq concurrents ; un seul d'entre eux n'avait pas pu atteindre Paris il y a 112 ans, le tricycle français. L'architecte Belge Anton Gonnissen a décidé de redonner vie à un Contal de 1906, bien décidé cette fois à terminer ce rallye, ce qu'Auguste Pons n'avait pas réussi à faire. Son tricycle était tombé en panne d'essence dans le désert de Gobi. Le Contal original s'y trouve toujours, enseveli quelque part.

Après une longue et sympathique reconstruction, impliquant l'un des plus grands experts au Monde en motos et tricycles d'époque, le légendaire tricycle Mototri Contal a enfin pu sortir de l'atelier pour réaliser des tests sur la piste d'essai, en février 2019.

Une journée complète a été consacrée aux essais sur l'EuroCircuit de Valkenswaard, qui accueillait auparavant les véhicules du Dakar et les épreuves de rallycross. Au cours de cette session, l'équipage, composé d'Anton Gonnissen (58 ans) de Laethem Saint-Martin et du navigateur Herman Gelan (46 ans), totalement novice et architecte d'intérieur à Gant, a testé la machine avec minutie. Le Contal a été essayé sur diverses surfaces, notamment du gravier rugueux et meuble, du sable humide, de la boue collante et de l'asphalte lisse.

L'idée était de recréer en une seule journée tous les types de terrains susceptibles d'être rencontrés le long du parcours du « Peking to Paris Motor Challenge ». Qu'il s'agisse de la nature sauvage du désert de Gobi, des routes de camions sibériens crevassées ou des autoroutes européennes bien entretenues.

Pour être encore plus proche de la réalité, le Contal était entièrement équipé et chargé de tout ce que l'équipage emportera lors de son incroyable voyage. Ceci, permettant de voir en quoi ce poids supplémentaire affectait l'équilibre du véhicule.

Dès que le tricycle est sorti de la remorque, ils ont commencé à faire des tours méthodiquement et sans relâche pendant toute la journée. Leur travail consistait à détecter les points faibles, afin de pouvoir les réparer alors qu'un atelier était encore disponible. Il fallait des séquences de freinage rapides et brèves, de nombreux virages serrés et des engrenages soudains. La consommation totale de carburant était étroitement surveillée et les niveaux de liquide moteur contrôlés régulièrement. Cependant, puisque ceci n'est pas une machine de course, Anton a respecté les possibilités du Contal. *« Nous sommes trois pour ce rallye, il y a Herman, je suis là et la machine est là. C'est la machine dont nous*



HISTORIC ENDURANCE RALLYING ORGANISATION

devons nous occuper le mieux si nous voulons qu'elle prenne soin de nous et nous ramène à la maison en toute sécurité. »

Avec une petite contribution de l'équipage, il a donc fallu apporter quelques ajustements au volant pendant l'heure du déjeuner et discuter de la meilleure pression à utiliser pour les pneus. Mais dans l'ensemble, le premier test a été un succès total.

Heureusement, parce que trois jours plus tard, nous devons emballer le Contal dans un conteneur maritime pour son long voyage à destination de Beijing. Au terme de cette longue et dure journée, Anton, le pilote et « moteur » du projet, s'est déclaré « *absolument satisfait* » de sa machine. La selle Harley Davidson qui saute doucement, la seule forme d'amortissement pour le conducteur, a été un grand succès, tandis que le plus courageux des Belges - et premier navigateur - Herman Gelan a noté que sa position sur le prétendu siège « suicide », GPS à la main, était la plate-forme idéale pour les garder sur la bonne voie et « *le siège suicide n'est pas aussi inconfortable qu'il n'y paraît* ».

Mais les deux hommes s'inquiètent-ils à l'idée de passer 36 jours à bord du Contal après une seule journée de conduite? « *Pas du tout* » répondent-ils à l'unisson. « *Le Contal s'est montré raisonnablement confortable et capable de faire tout ce qu'il devra faire et c'est la raison pour laquelle nous sommes encore plus convaincus que le tricycle nous mènera à Paris* ».

Anton, un vétéran du Pékin Paris, est allé plus loin et a déclaré: « *Si je ne réussis pas, j'aurais manqué à ma mission d'honorer la mémoire d'Auguste Pons et j'entrerai dans l'histoire en tant que deuxième équipe n'ayant pas fini le Pékin Paris avec un Mototri Contal. Or, nous voulons être les premiers à réussir cet exploit* ».

Suivez le blog d'Anton Gonnissen à l'adresse : www.p2p19contal.com

Cliquez ici [pour voir les photos et les vidéos du premier test](#)

Cliquez ici [pour voir l'interview en flamand](#) et [ici pour voir l'interview en français](#)

Notes pour les journalistes :

Le « **Peking to Paris Motor Challenge** » remonte à 1907, lorsque le journal français « Le Matin » a demandé aux constructeurs automobiles européens de montrer que les voitures modernes pouvaient constituer davantage qu'une nouveauté pour les riches. Ils ont été mis au défi de se rendre de Pékin à Paris sur une route presque sans routes. Les gens pensaient que la course était impossible et que seulement cinq véhicules étaient inscrits; Un Spyker hollandais, deux Français Dion Boutons et un Italien Itala, ainsi qu'un Mototri Contal à trois roues avec le pilote le plus courageux de tous, Auguste Pons en selle. Distance entre Pékin et Paris, 13 840 km. En 2019, les équipes ont pour objectif de le terminer dans 36 jours.