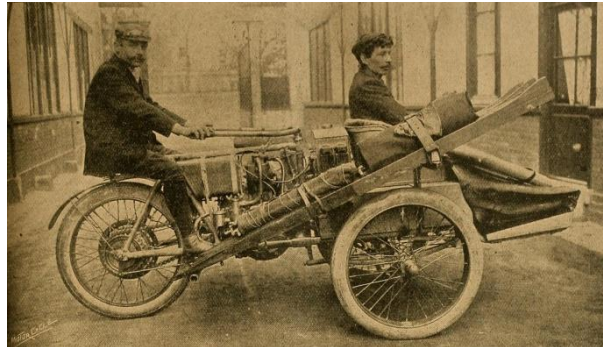




HISTORIC ENDURANCE RALLYING ORGANISATION

Le fantôme de la voiture perdue du Pékin Paris de 1907 se réveille

Conduire l'impossible ABSolu



Un trois-roues, le Mototri Contal de 112 ans s'apprête à prendre le départ du Pékin-Paris 2019. Son but : terminer un voyage de 13 840 km qui avait commencé en 1907.



Le premier rallye Pékin-Paris (P2P) a eu lieu en 1907, cinq concurrents avaient accepté de relever un défi apparemment impossible. Parmi les véhicules au départ, un triporteur français le Mototri Contal piloté par un ambitieux duo, les Français Auguste Pons et Oscar Foucauld. Une aventure de luttes et de triomphes au cours de laquelle on les a aperçus « échoués » dans le désert de Gobi. L'histoire alors avait pris fin lorsque l'équipage avait tenté de retourner à Pékin, au péril de leurs vies.





HISTORIC ENDURANCE RALLYING ORGANISATION

Mais aujourd'hui, Anton Gonnissen (58 ans), un architecte de Laethem-Saint-Martin près de Gand en Belgique, va tenter de réécrire l'histoire en s'engageant dans le Rallye Pékin-Paris 2019 au volant du Mototri Contal restauré et de le ramener à Paris, un exploit que le courageux Pons et son co-pilote Foucauld n'avaient pu réussir à accomplir en 1907. Inspiré par l'histoire qui faillit coûter la vie à Pons et Foucauld, Anton Gonnissen a décidé de faire l'acquisition d'un Mototri Contal d'origine. Il a contacté de nombreuses personnes pour obtenir leur soutien, y compris le directeur de rallye de l'Endurance Rally Association, qui lui a demandé: « *Es-tu devenu fou, Anton?* »

Au contraire, Anton Gonnissen est un aventurier accompli qui a terminé trois Dakar, quatre rallyes d'Égypte et un rallye dans le désert des Emirats Arabes Unis en voiture, en camion et en quad. Il prend cette entreprise audacieuse très au sérieux et entend rendre possible ce voyage « impossible », en mettant à profit toutes les expériences qu'il a vécues lors de ses précédentes aventures.

Gonnissen a finalement retrouvé l'un des rares exemplaires du Mototri Contal au monde, accompagné de son manuel d'origine. Il a étudié ce véhicule, puis il a fait faire un test de la structure par l'Université de Gand. Certaines améliorations ont été apportées au châssis, aux roues et au moteur, bien que, comme sur le Mototri Contal d'origine, il n'y ait pas de suspension arrière ; mais seulement le ressort brut de 1906, toujours à l'avant. Le navigateur sera assis sur l'essieu perché à l'avant du véhicule dans ce qui a longtemps été baptisé le « siège suicide » ou, comme disaient les Français: « le tue belle-mère ».

Le courageux navigateur, le Belge Herman Gelan, architecte d'intérieur à Gand, occupera ce siège haut perché comme l'avait fait Foucauld à l'époque. Herman est un coureur de triathlon et de marathon accompli, une passion qu'il partage avec Anton. Cependant, ce sera une première pour lui, car c'est son premier événement en sport automobile, il est totalement novice.

Anton Gonnissen sera derrière lui et conduira le tricycle du dessus de la roue arrière pendant 36 jours, 13 840 km (8 600 milles) jusqu'à l'arrivée à Paris six semaines plus tard. La seule concession accordée pour le confort du spécialiste belge de rallyes d'endurance est une selle Harley Davidson à la place du siège totalement inconfortable d'origine.

Anton Gonnissen: « *L'histoire d'Auguste Pons avait été courte. Bloqués sans essence dès le début de la course, ils n'ont pas pu être secourus par les autres concurrents, car ils les avaient devancés. Ils finirent par boire l'eau du radiateur, puis commencèrent leur longue marche périlleuse vers Pékin en pleine chaleur. Ils ont failli mourir et le Mototri Contal est toujours enfoui sous le sable quelque part dans le désert* ».

« *Auguste Pons et le navigateur Oscar Foucauld ont été les seuls à ne pas revenir à Paris. Nous avons donc l'intention de laisser reposer ce fantôme et d'exorciser son esprit perdu* ».



HISTORIC ENDURANCE RALLYING ORGANISATION

depuis longtemps. Pons était certainement le plus courageux des cinq concurrents de la course, puisqu'il avait tenté une course impossible. Il a tout perdu dans le désert de Gobi. Même son permis de conduire de 1906 est resté dans le tricycle lorsque le Mototri Contal a été abandonné. Cependant, nous avons retrouvé son « nouveau » permis daté de 1908. »



« Comme il s'agit de l'un des rares Mototri Contal d'origine, nous avons essayé de conserver autant de pièces d'origine que possible, c'est pourquoi certains composants du tricycle de 1906 sont toujours en place. Mais nous avons quand même renforcé le châssis en ayant en tête l'endurance nécessaire et notre désir de franchir la ligne d'arrivée. »

« Nous sommes sur le point de commencer les tests du Mototri Contal, qui doit être prêt à être expédié en Chine début mars. Nous nous sommes préparés, mais je ne sous-estime pas le formidable défi qui nous attend. Nous savons que ce sera l'événement de toute une vie, mais nous, personnes anonymes, pourrions devenir des héros si nous réussissions à acheminer le Mototri Contal à Paris et terminer le travail pour Auguste Pons, 112 ans plus tard. »

*Les essais du Contal Mototri débiteront en février. Un second communiqué avec des photos des tests sera envoyé début mars. Merci d'avoir la gentillesse de nous indiquer si vous souhaitez recevoir toutes ces informations et suivre l'histoire à mesure qu'elle se déroule.

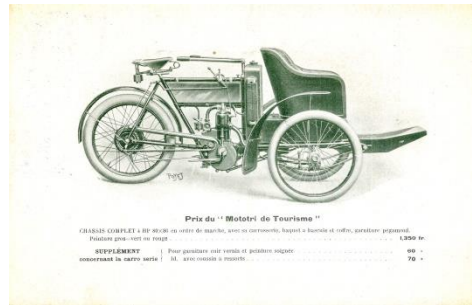
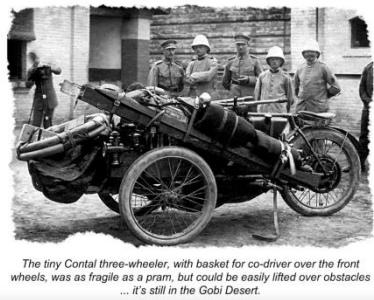
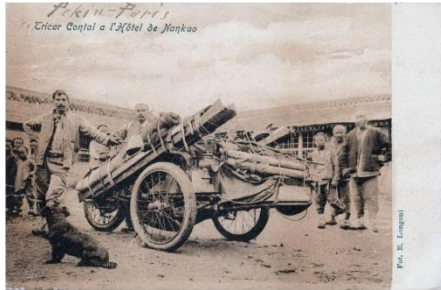
* Vous pouvez également suivre le blog d'Anton Gonnissen [ici](#).

* Notes aux médias. 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 être plus qu'une simple nouveauté pour les riches. Ils ont été mis au défi de se rendre de Pékin à Paris sur un parcours presque sans routes. Les gens pensaient que la course était impossible et seuls cinq véhicules étaient inscrits: un Spyker néerlandais, deux Dion Bouton françaises, une Itala italienne et un Mototri Contal à trois roues avec le pilote le plus courageux, Auguste Pons.



HISTORIC ENDURANCE RALLYING ORGANISATION

Voici une galerie photos :





HISTORIC ENDURANCE RALLYING ORGANISATION



Pour plus d'informations ou pour vous entretenir avec Anton Gonnissen ou Herman Gelan, veuillez contacter :

Tony Jardine. Tony@HEROEvents.eu 0044 (0) 7989 408736

Contact France : Iris Conseil by Peter, Christine Arnal : 01 42 59 49 32