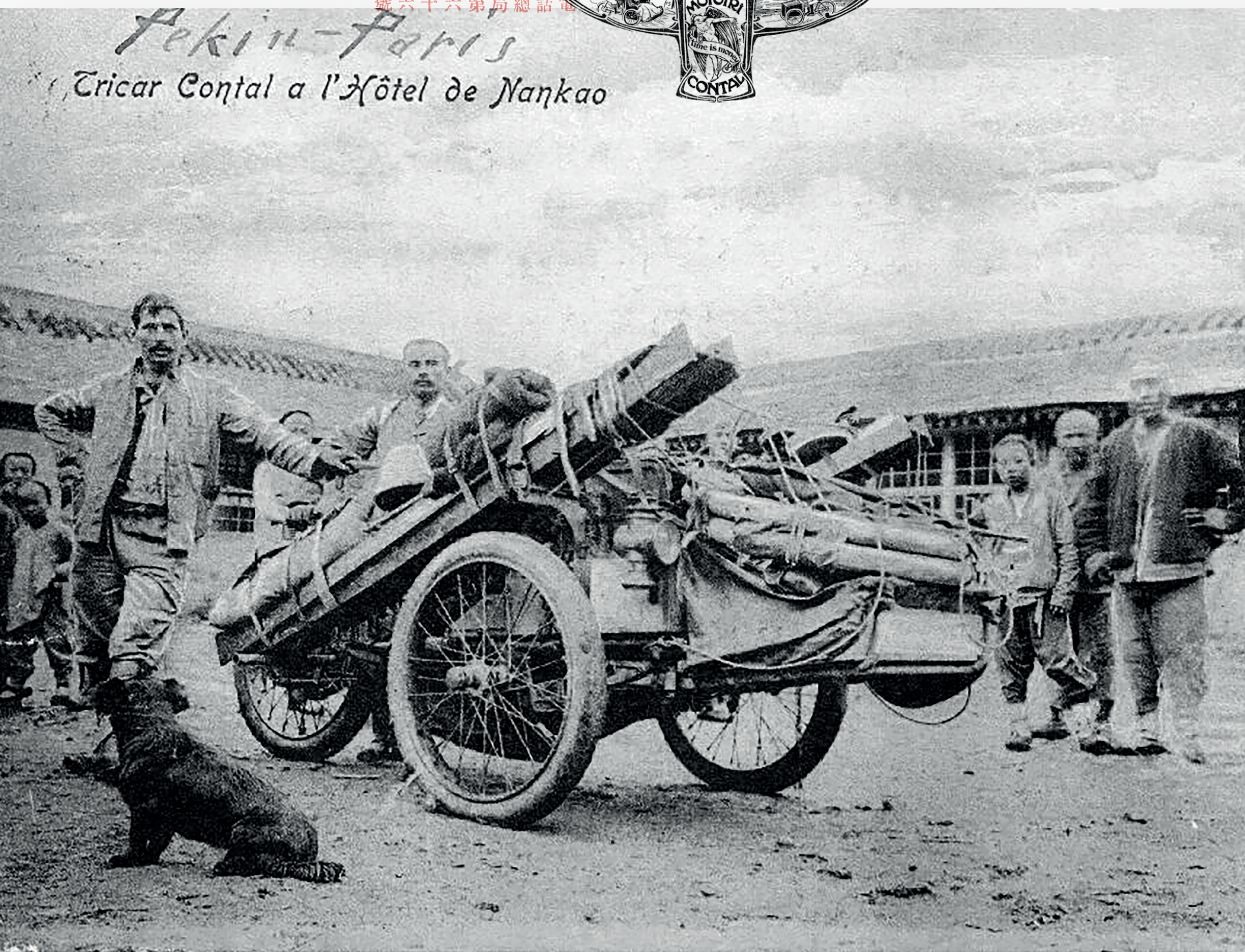


師 相 照
製 郎 七 讚 本 山

府 公 霞 京
號 六 十 六 第 局 總 話 電



Pekin-Paris
Tricar Contal a l'Hôtel de Nankao



S. YAMAMOTO,
PHOTOGRAPHER.
Peking.
No. 66 - Telephone.

Fot. E. Longoni



PEKING - PARIJS
OP DRIE WIELEN

In het spoor van Auguste Pons

TEKST:
Tom Vander Sande
FOTO'S:
Anton Gonnissen, Gerard Brown

Sommige mensen dromen, en anderen dromen groots. Anton Gonnissen behoort tot de tweede categorie. Hij kocht een merknaam, herbouwde de driewieler en wil die nu van Peking naar Parijs rijden in het spoor van Auguste Pons, 112 jaar na diens poging.

Peking-Parijs is een mythische rally die voor het eerst gereden werd in 1907 door vijf avonturiers. Het was een tocht van bijna 15.000 km, die ze moesten afleggen met voertuigen van die tijd. Het idee kwam van de Franse krant Le Matin. Het doel was te bewijzen dat mensen met een auto zowat alles konden bereiken als ze over een grote dosis doorzettingskracht beschikten, zelfs de halve aardbol rondreizen. Het wagenpark bestond uit een Italiaanse Itala met een zeven liter motor, twee Franse DeDion's en een Nederlands Spyker. Het buitenbeentje was de gemotoriseerde driewieler van het Franse Mototri Contal, bestuurd door Auguste Pons. De vier vierwielaars kwamen na een helletocht uiteindelijk in Parijs aan, maar Pons strandde in het midden van de onherbergzame Gobiwoestijn. De driewieler bleef in de oneindige zandmassa achter, maar Pons en zijn reisgenoot Foucault werden gelukkig gevonden door leden van de lokale bevolking en te voet in veiligheid gebracht.

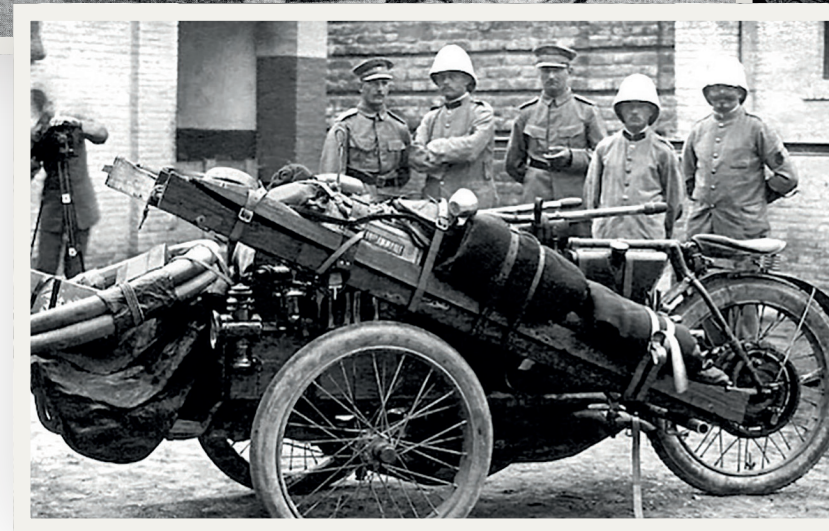
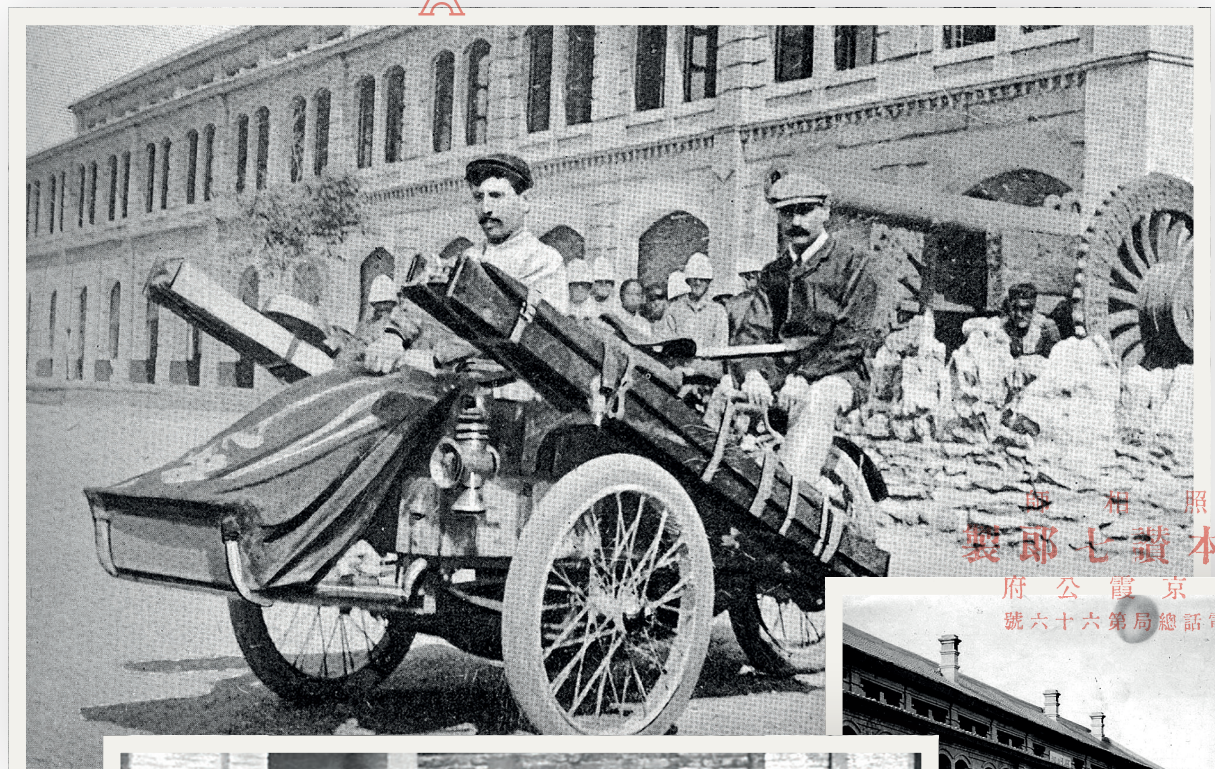
Een eeuw later...

Fast Forward meer dan honderd jaar: 2013. Anton Gonnissen besluit om samen met zijn vrouw in een fantastische Bentley Speed 8 mee te doen in een herneming

van de originele Peking-Parijs. Het was ondertussen de vijfde editie van de moderne versie die sinds 1990 met onregelmatige intervallen wordt gereden. Het is dus geen jaarlijks gebeuren, maar het is telkens een ode aan de helden van weleer. De huidige deelnemers moeten met klassieke auto's het traject opnieuw afleggen. Gonnissen bracht de race tot een goed einde en verdiepte zich voor en na het gebeuren in het de geschiedenis van de originele editie. Daarbij bleef de figuur van de onfortuinlijke Pons door zijn hoofd spelen. Gonnissen is naast autofanaat ook motorrijder, en het idee om de uitdaging van Pons alsnog tot een goed einde te brengen, kreeg langzaam vorm. Iedereen die hij over het plan vertelde, verklaarde hem al dan niet geamuseerd voor gek, maar Anton heeft al wat avontuurlijke kilometer onder de riem. Hij is een volleerd, moderne avonturier die naast de Peking-Parijs uit 2013 ook drie Dakars, vier Pharao-Rally's en één raid door de UAE Desert Challenge op verschillende manieren in de auto, vrachtwagen en op een quad heeft voltooid. Hij neemt elke onderneming zeer serieus en bereidt zich ook nu zeer grondig voor. Niet enkel het voertuig, maar ook zijn eigen rijkwaliteiten schaaft hij voortdurend bij met offroadtrainingen.



De vier vierwielaars kwamen na een helletocht uiteindelijk in Parijs aan, maar Pons strandde in het midden van de onherbergzame Gobiwoestijn.





Anton is een moderne avonturier die naast de Peking-Parijs uit 2013 ook drie Dakars, vier Pharao-Rally's en één raid door de VAE op verschillende manieren in de auto, vrachtwagen en op een quad heeft voltooid.

Speurtocht naar het origineel

Zoals verteld moest de onfortuinlijke Auguste Pons zijn driewieler ergens in de Gobiwoestijn achterlaten nadat hij zonder benzine was gevallen. De andere deelnemers kwamen hem niet te hulp, ondanks de belofte voor het vertrek dat ze niemand zouden achterlaten. Samen met z'n reisgenoot besluit hij z'n driewieler achter te laten bij een kamp van nomaden, en te voet terug richting Peking te trekken. Na vele dagen van omzwervingen, bereikt hij z'n doel en kan hij naar Parijs terugkeren. De Contal laat hij achter in het Gobi-zand.

Maar wat is er van de driewieler geworden? Algemeen werd aangenomen dat hij verloren was. Maar een lezer van de blog van Anton Gonnissen denkt daar anders over. Jack Stewart contacteerde Anton na het lezen van de autobiografie van Roy Chapman Andrews, een paleontoloog die in de jaren 1910 meermaals expedities ondernam naar de Gobiwoestijn. In die autobiografie uit 1920 beschrijft hij een vreemdsoortig voertuig in het bezit van de Hutukhtu, een lokale leider met een goddelijk aura. Het voertuig zou begin jaren 1900 met kamelen naar de stad Urga gebracht zijn. Urga is de oude naam van de huidige hoofdstad van Mongolië Ulan Bataar. In een ander boek van Chapman, weidt hij wat uit over de Hutukhtu. De vorst had blijkbaar een heel museum met vreemdsoortige, westerse uitvindingen zoals typemachines, microscopen en platenspellers. Het was een soort aardse speeltuin waarin hij vanuit zijn hemelse paleis vaak en graag neerdaalde. In die speeltuin stond blijkbaar ook een motorvoertuig. Maar dat werd niet gebruikt om mee te rijden. De vorst vond er enkel plezier in om z'n ministers met ijzerdraadjes verbonden aan de batterij voor de grap elektrische schokken toe te dienen. Naar verluidt zijn de Mongolen verzet op dergelijke 'practical jokes', zelfs als ze een goddelijke status hebben. Op het moment van schrijven heeft Anton naar een reeks musea in Mongolië een brief verstuurd met de vraag of ze de originele Contal misschien in hun collectie hebben. De hoop bestaat dat hij misschien tijdens z'n passage in Ulan Bataar de oude en nieuwe Contal kan samenbrengen. Wordt vervolgd in het volgende nummer van M&T.

Eigen motormerk

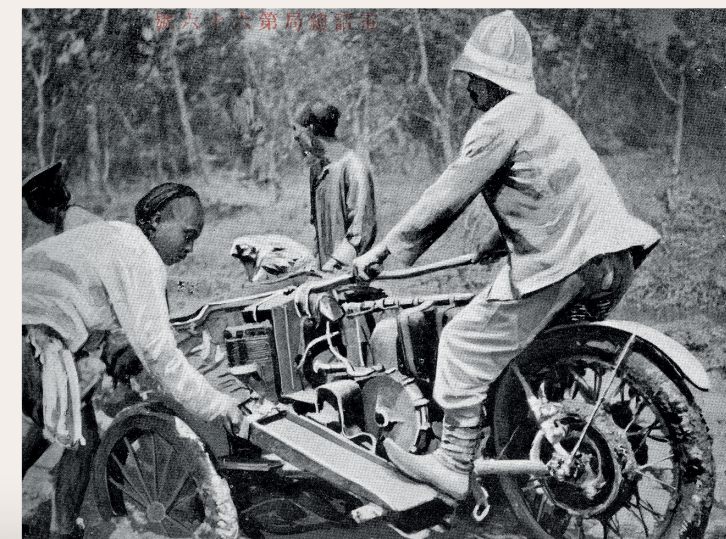
Anton houdt dus niet van half werk. Gewoon een historische motorfiets of driewieler zoeken en die in orde zetten, was te evident. Hij ging daarom op zoek naar het originele Mototri Contal. Toen bleek dat de productie al in de jaren 20 was opgehouden en niemand het merk claimde, kocht hij de naam zelf en besloot een basis te zoeken om daarop de beroemde driewieler te kunnen herbouwen met modernere technologie. Gelukkig waren er nog enkele originele modellen te bezichtigen in musea. Na een lange speurtocht kon Anton uiteindelijk een van die zeldzame Mototri Contal's op de kop tikken, samen met het originele handboek. Dat gaf hem voldoende basis om de noodzakelijke totaalrestauratie en update van de machine aan te vatten. De klassieke Con-

tal is een driewieler met een aparte opbouw. Middenin zit de motor met daar schuin boven een zadel voor de bestuurder, maar vooraan tussen de voorwielen is een comfortabele fauteuil voorzien voor een passagier. De Contal's hebben meer weg van een riksja dan van een normale motorfiets. De krachtbron was een eencilinder met 3,5 tot 6 pk en de overbrenging verliep via een ketting. Het sturen was geen sinecure, want de chauffeur moest de hele voorzijde in beweging zetten, net zoals bij een antieke bakfiets. Na een structureel onderzoek door de Universiteit Gent zijn er versterkingen, veranderingen en verbeteringen aangebracht aan het chassis en de wielen. Maar de geest van het origineel werd wel grotendeels gerespecteerd. Net als bij de originele

製 郎 七 讚 本 山

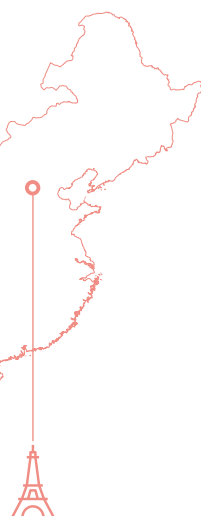
府 公 霞 京 北

第六十六第局運話電





De Contal's hebben meer weg van een gemotoriseerde riksja dan van een normale motorfiets.



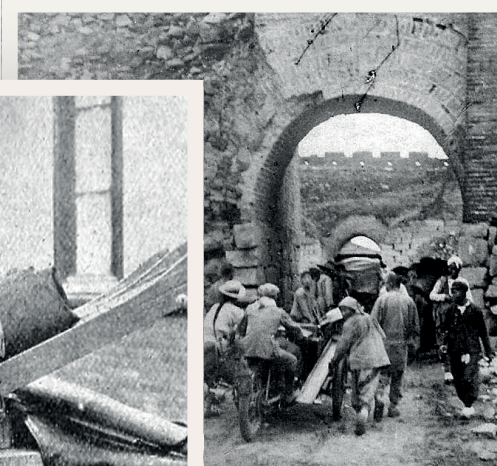
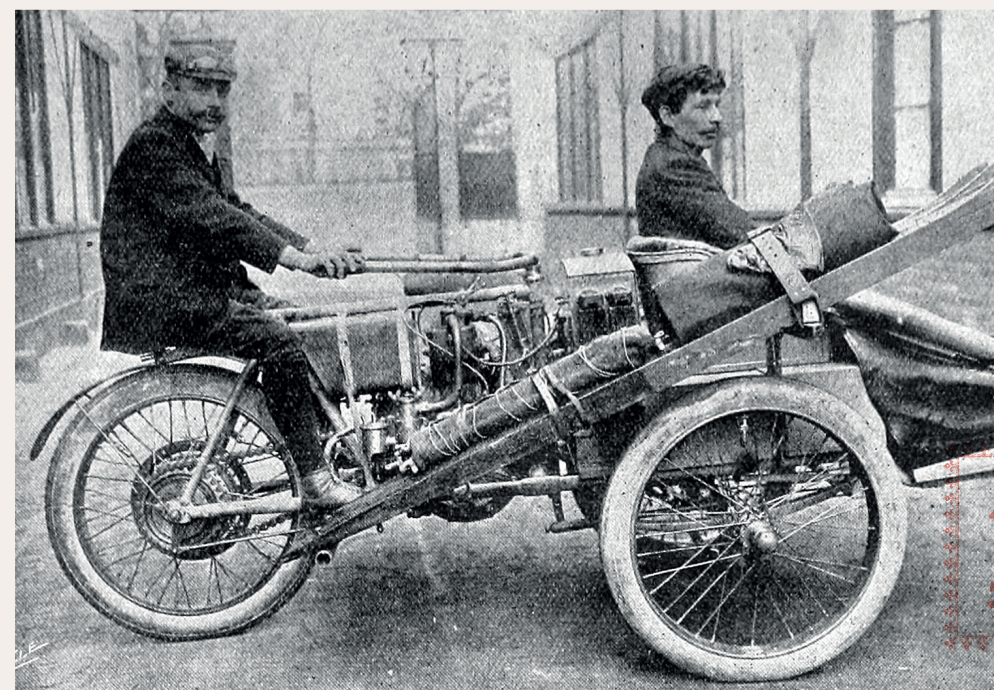
Mototri Contal is er achteraan geen vering en vooraan wordt nog gebruik gemaakt van klassieke bladveren. Het enige comfort voor de bestuurder is een stevig individueel afgeveerd Harley-Davidson zadel. De navigator zal bovenop de vooras gaan zitten in een ruime zetel, die de 'zelfmoordstoel' wordt genoemd, of zoals de Fransen het noemen: 'le tue belle-mère'. En dat moeten ze beiden liefst 36 dagen volhouden.

Rotax

Een blok van 3,5 pk is met deze rally voor ogen natuurlijk wat te bescheiden en ook het gebrek aan betrouwbaarheid van het origineel zou de uitdaging al te extreem maken. Daarom werd gekozen voor een betrouwbare, moderne en relatief krachtige eencilinder. Het is het Rotax-blok dat dienst deed in de BMW F650 serie, een motorfiets waar menige jonge motorrijder zijn eerste rijlessen op volgde. Het is een blok dat door de jaren heen door BMW werd uitgepuurd en het blinkt

Opvolger voor Foucault

Auguste Pons ondernam de tocht in 1907 niet alleen. Hij had een trouwe copiloot en navigator, Foucault genaamd. Anton Gonnissen vond een waardige opvolger in Herman Galan, een collega-architect uit het Gentse. Herman is een ervaren triatleet en marathonloper, een passie die hij deelt met Anton. Hij wordt echter meteen in het diepe gegooid omdat dit zijn eerste motorsportevenement zal zijn, hij is een nieuweling in de sport. Hopelijk kan hij de driewieler nu wel tot in Parijs navigeren.



照相

uit in betrouwbaarheid, een kwaliteit die tijdens de uitdagende race zeker van pas zal komen. Het levert ook voldoende kracht, want veel meer dan de 48 pk heb je niet nodig om deze apart sturende driewieler zonder kleerscheuren door woestijnen en de Mongoolse vlakten te loodsen. Na een jaar van noeste arbeid, met de hulp van experts op gebied van tricars van rond de eeuwwisseling, was de nieuwe Mototri Contal in maart van dit jaar eindelijk klaar voor de eerste testritten.

Last minute

Na wat inrijden op het asfalt trok het team naar het Eurocircuit in Valkenswaard. Dat is een testdomein met alle soorten ondergrond, en het is een favoriete speeltuin van Dakarteams tijdens hun voorbereiding. Anton en copiloot Herman trokken een hele dag uit om de volledig beladen Contal in alle mogelijke omstandigheden te testen. Het tweetal werkte heel wat rondjes af en vermeed daarbij putten en oneffenheden niet.

Het is beter om met een werkplaats in de buurt vast te stellen dat er mankementen zijn, dan in het midden van de Gobiwoestijn. Ook het brandstofverbruik werd nauwlettend in het oog gehouden. Met de ervaring van Pons in het achterhoofd is het noodzakelijk perfect te weten hoe ver je nog kan geraken. De testdag was een succes, want er waren enkel wat aanpassingen nodig aan de sturing en alle onderdelen doorstonden de test glansrijk. En gelukkig maar, want drie dagen later moest de machine ingepakt worden voor de lange tocht overzee naar Beijing. Daar zullen Anton en Herman op 2 juni samen met een honderdtal andere avontuurlijk teams van start gaan voor de tocht van hun leven. Als alles goed gaat, zien ze op 7 juli de Eiffeltoren opduiken. Een dag voordien houdt de karavaan halte in Ieper, de ideale gelegenheid om de Mototri en heel wat andere spectaculaire oldtimers in levenden lijven te zien. In de volgende editie van M&T serveren we een uitgebreid reisverslag van de 14.850 km. ➡