**Basın Bülteni**

bkz.

Banu K. Zeytinoğlu İletişim

Bahar BALKAN

baharb@bkziletisim.com

0 541 281 12 00

**8. PEKİN-PARİS KLÂSİK OTOMOBİL RALLİSİ’NİN**

**ÇİN AYAĞINDA SON GÜNLER!**

**Ali Eriç ve oğlu Alican Eriç’in Türk klasiği 1973 model Anadol STC-16 ile yarıştığı 8. Pekin-Paris Klâsik Otomobil Rallisi’nin Çin ayağı devam ediyor! Alican Eriç’in pilot, Ali Eriç’in co-pilot görevini üstlendiği ekip, aksaklıklarla başladıkları rallide her geçen gün performanslarını yükselterek klasmanda üst sıralara yükselmeyi sürdürüyor. 31 Mayıs’ta Çin’i terk edecek olan ekipler, 1 Mayıs’ta Kazakistan’ın eski başkenti Almati’de bir günlük bir dinlenme molası verecek. 8. Pekin-Paris Klâsik Otomobil Rallisi’nde yarışan ekipler, 12 Haziran’da Türkiye’ye giriş yapacak ve sırasıyla Erzurum-Sivas-Ankara’da birer gece kaldıktan sonra 15 ve 16 Haziran’da İstanbul’da olacaklar.**

**RALLİDEN NOTLAR**

18 Mayıs’ta Çin’in başkenti Pekin’den başlayan yarışa baba-oğul katılan Türk ekibi, ilk günkü “regularity” etabında arızalanan iki ekibe yardım etmek için durmaları sonucu kaybettikleri zaman ve co-pilotun acemiliğinden kaynaklanan bir hata sebebiyle aldıkları ceza puanından dolayı daha yarışın başında gerilere düşmüşlerdi. Ancak takip eden günlerdeki performanslarıyla bu kayıplarını hızla telâfi etmeye ve listede her geçen gün yukarılara yükselmeyi başardılar. Yedinci gün sonu itibariyle genel klâsmanda 19’unculuğa kadar yükselen ekip, kendi klâsmanlarında da 8.’lik sırasına yerleşti.

**Alican-Ali Eriç**’ten oluşan Türk ekibi genel olarak araçlarında herhangi önemli bir sıkıntı yaşamıyorlar. Yarışın ilk günlerinde, bölgenin coğrafî hâkimi Gobi Çölü’nün aşırı sıcak havasından kaynaklanan bir hararet problemi yaşayan ekip, motorun önündeki panjur dokusunda seyreltme yaparak ve böylece radyatörün daha iyi havalanmasını sağlayarak bu sorunu aşmayı başardı.

Birçok aracın çeşitli mekanik problemler nedeniyle sıkıntı yaşadığı yarışta Türk ekibinin kullandığı, Türkiye’nin duayen rallicisi **Serdar Bostancı** ve ekibi tarafından büyük bir özen ve titizlikle hazırlanan **Anadol STC-16**’da şimdiye dek kayda değer herhangi bir problem yaşanmadı. Arabanın, bu yarış için **PETLAS** tarafından özel olarak üretilmiş lâstikleri ise gerek toprak ve kum zeminlerde gerekse asfaltta ekibe büyük bir yol tutuşu ve güvenli sürüş sağlıyor. Şimdiye kadar katedilen yol sonunda lâstiklerde en ufak bir aşınma ve deformasyon oluşmadığını belirten **Alican** ve **Ali Eriç**, bu sonucun kendilerine büyük bir güven sağladığını belirtiyorlar.

**8. Pekin-Paris Klâsik Otomobil Rallisi**’ninaltıncı günkü ilk hızlı etabının başlarında 29 kapı numaralı 1936 model Lagonda marka aracın devrilmesi ve ekip üyelerinden birinin ağır, diğerinin hafif yaralanması sonucu o günün tüm etapları iptal edildi. Medikal ekibin, kazanın hemen ardından yaptığı hızlı müdahaleden ve yaralı Bob Pybus’un derhal hastaneye kaldırılmasından sonraki gelişmeler hakkında organizasyon başkanı Tomas de Vargas Machuca’dan detaylı bilgi alan Türk ekibi, yaralının durumunun iyi ve stabil olduğunu öğrendi. Bu kaza, katılımcıları üzmesinin dışında durumun ciddiyeti ve daha temkinli sürüş konusunda etkili oldu.

Yarışın yedinci gününde (24 Mayıs) akşamüstü Dunhuang’daki otellerine giriş yapan ekipler, buradaki bir günlük dinlenme programından da yararlanarak araçlarındaki sorunların giderilmesi için çaba gösterirken, boşta kalan zamanlarını da dinlenerek ve çevreyi tanımak için dolaşarak geçirdiler.

Dünyanın farklı ülkelerinden toplam 110 ekibin yarıştığı **8. Pekin-Paris Klâsik Otomobil Rallisi**, toplam 36 gün sürecek maceralı bir yolculuğun ve yaklaşık 14.500 km’nin ardından **23 Haziran’**da **Paris**’te son bulacak.

**Bilgi için:** [instagram.com/stc16adventures](https://www.instagram.com/stc16adventures/)

 [instagram.com/ali.a.eric](https://www.instagram.com/ali.a.eric/)

 [instagram.com/alican.eric](https://www.instagram.com/alican.eric/)

**PEKİN-PARİS KLÂSİK OTOMOBİL RALLİSİ HAKKINDA**

Pekin-Paris arasında bir otomobil yarışması düzenleme fikri uzun yıllar öncesine dayanır. İlk olarak 1907 yılında düzenlenen yarışa katılabilen beş araçtan dördü aylar ve binbir güçlüğü aştıktan sonra Paris’e varabildi. Yıllar sonra, ilk yarışın 90’ıncı yıldönümü nedeniyle ikinci kez “Klâsik Otomobil Rallisi” olarak yeniden düzenlendi. Nihayet 2007’de yüzüncü yılda düzenlenen üçüncüsüyle birlikte üç yılda bir tekrarlanacak bir döngüye girildi. 2010’daki dördüncü ralliye ilk kez bir Türk ekibi; Ahmet Öngün-Erdal Tokcan ikilisi, 1967 model bir Anadol A1’le katıldılar ve meşhur rallicimiz Serdar Bostancı ve ekibi tarafından hazırlanan araçlarıyla genel klâsman ikinciliğini kazanma başarısını elde ettiler.

**ALİ ERİÇ HAKKINDA**

1959’da Ankara’da doğdu. 1982’de ODTÜ Makine Mühendisliği bölümünü bitirdikten sonra birçok yabancı ve yerli telekomünikasyon firmasında saha mühendisi olarak çalıştı. 1994’te kurduğu şirketinin başında 2005 yılına kadar yöneticilik yaptıktan sonra ilk kıta-aşırı yolculuğunu Otokar firmasına sipariş ettiği özel bir Land Rover Defender araçla tek başına İstanbul’dan Cape Town’a kadar gerçekleştirdi. 2009’da başladığı Dünya seyahatini ise 5 kıta ve 39 ülkeyi aşarak, yine tek başına 2012 yılında tamamladı.

**ALİCAN ERİÇ HAKKINDA**

1990’da İzmir’de doğan Alican Eriç, üniversiteye kadar olan yaşamını ve dolayısıyla eğitimini İstanbul’da tamamladı. Melbourne/Avustralya’daki Monash Üniversitesi Endüstriyel Tasarım Bölümü’nde önce Lisans, daha sonra da Lisansüstü eğitimini tamamladıktan sonra 2015 yılında Türkiye’ye döndü. Önce İzmir’de uluslararası seramik sanatçımız Mehmet Tüzüm Kızılcan’ın atölyesinde iki seneye yakın asistanlığını yaptı. Daha sonra İstanbul’a dönen Alican Eriç bir süre Anadolu Grubu’na bağlı Isuzu Fabrikası’nda tasarımcı olarak çalıştı. Sonrasında kendi seramik atölyesini kurdu ve halen atölyesinde seramik dersleri vermek ve aldığı çeşitli siparişlerin üretimiyle uğraşmaktadır.