

L'univers du VHC et de la régularité

échappement classic

N°52 janvier/février 2015 mensuel

Souvenirs



ALAIN BEAUCHEF
La surprise du Monte-Carlo 1977

SUPPLÉMENT
GUIDE
XVIII^e 2015
RALLYE MONTE-CARLO
HISTORIQUE



Au volant

BMW 323 GROUPE 2 1980

CARNET DE VOYAGE



Daytona Classic

Histoire



LA FORMULE FRANCE

(1^{re} partie)

Rallye



Var, Ardèche, Vaucluse

Honnell

M 03306 - 52 - F: 6,50 € - RD



Belg.: 6,90 € / Suisse: 11,80 CHF / Esp.: 7,60 €
Itale: 7,60 € / Lux.: 7,30 € / Port.: 7,60 € / And.: 7,60 €
Dom.: 7,60 € / Tom.: 990 XFF / Maroc: 66 MAD

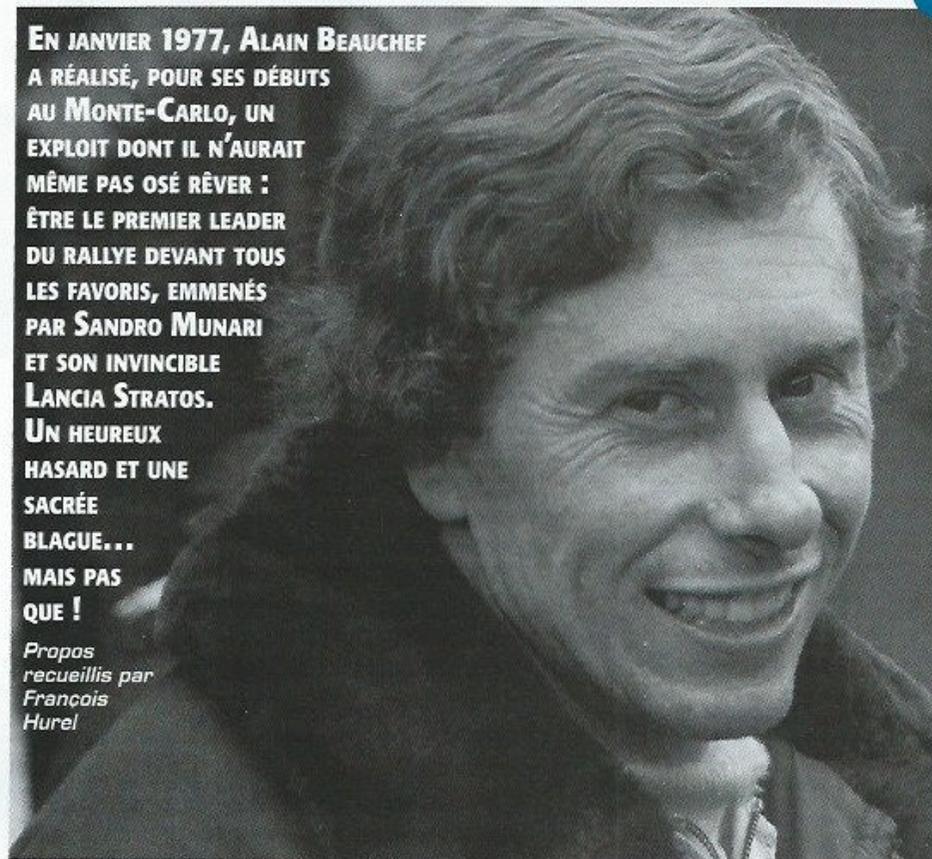
Et aussi Jean-Roch Lebossé (FFSA), Patrick Bourguignon, Montagne 2014, rubrique Enchères...

Alain Beauchef
(Monte-Carlo 1977)

« Une sacrée blague ! »

EN JANVIER 1977, ALAIN BEAUCHEF A RÉALISÉ, POUR SES DÉBUTS AU MONTE-CARLO, UN EXPLOIT DONT IL N'AUROIT MÊME PAS OSÉ RÊVER : ÊTRE LE PREMIER LEADER DU RALLYE DEVANT TOUS LES FAVORIS, EMMENÉS PAR SANDRO MUNARI ET SON INVINCIBLE LANCIA STRATOS. UN HEUREUX HASARD ET UNE SACRÉE BLAGUE... MAIS PAS QUE !

Propos recueillis par François Hurel



Le Monte-Carlo 1977 a révélé Alain Beauchef aux yeux du grand public.

Au cours d'une carrière des plus versatiles, Alain Beauchef a, comme tout amateur, dû composer avec son activité professionnelle. S'il a obtenu quelques succès, son palmarès ne se distingue pas de celui de centaines d'autres pilotes, certes talentueux, mais qui n'avaient pas l'étoffe d'un Prost ou d'un Loeb pour marquer l'histoire de notre sport. A moins d'un événement sensationnel. C'est précisément ce qui est arrivé à ce Normand d'origine, qui coule désormais une retraite paisible à La Grande Motte.

« Je suis né à Flers, où mes parents tenaient une droguerie. Ma passion pour la course est venue en

voyant un reportage télé sur les 24 Heures du Mans. Je me suis d'abord entraîné sur les routes du coin avec le break Opel familial, puis j'ai débuté au sein de l'Ecurie Léopard en 1967, comme coéquipier de différents pilotes de RB Gordini, « Elvick », « Le Tahitien », Lobell. » C'est l'époque où l'on s'échange volontiers le volant, ce qui permet à Alain de s'aguerrir. En 1968, il s'inscrit à l'école de pilotage de Zolder, sans succès. Puis il va à la rencontre de Denis Dayan, qui lui permet d'intégrer l'équipe Grac durant les vacances de 1969. Son esprit aventurier l'ayant conduit à passer son brevet de pilote d'avion à 17 ans, il disputera deux fois le Tour de France aérien. Avant de se risquer au volant





d'une 2CV « toute pourrie » (sic) sur les raids Paris-Kaboul-Paris 1970 et Paris-Persépolis-Paris 1971. Alain suivait alors des études d'ingénieur à Paris et venait de faire ses vrais débuts de pilote. « En 1970, j'ai couru avec ma Fiat 850 S de tous les jours. J'ai débuté au Côte Fleurie où, sur la neige, j'ai signé un 8^e temps scratch. » Prémonitoire...

L'appel de la monoplace

En parallèle, Alain conserve un rôle de coéquipier. « Avec Roger Bencal, on a gagné la classe au Tour Auto 1970, sur une Alpine toute neuve. J'ai ensuite disputé trois rallyes avec Denis Gillet, dont le Coupe des

Alpes 1971 sur une Opel GT. Puis j'ai fait deux saisons avec Roland Fiat, sur Ascona, dont l'Acropole et le RAC. C'est Jean-Claude Aubriet qui m'a convaincu d'acheter une Opel Kadett 1900 en 1971. Une bonne voiture, mais qui se mettait facilement sur deux roues. Au Vercors-Vivarais, je me suis même mis sur les portières. Après mes études, je voulais me donner un an pour aller courir en Angleterre. Jusqu'au jour où j'ai vu dans L'Equipe une annonce indiquant que Goodyear recherchait un ingénieur. Je me suis donc retrouvé au Luxembourg et comme je gagnais ma vie, j'ai acheté une MEP X27. Dans ma petite tête, la monoplace était le summum, mais j'ai peut-être eu

tort de ne pas me concentrer sur le rallye. En Formule Bleue, je tournais autour de la 10^e place, je faisais aussi des côtes et des slaloms, pour le plaisir et les résultats. Mon grand regret est d'avoir raté le Volant Echappement. N'ayant pas l'expérience de l'Alpine, j'ai loupé un changement de rapport en finale et j'ai fini 4^e alors qu'ils prenaient les trois premiers ! » Alain achète alors une Martini ex-Sourd pour courir en Formule Renault. « Je partais le vendredi du Luxembourg et je n'avais pas le temps de bien régler la voiture. C'était difficile. C'est là que j'ai appris que Gilles Dupré, que j'avais rencontré à mon école d'ingénieurs, construisait sa voiture, la Races GD3. Elle



Circuit, côte ou slalom : la Races Formule Renault de Gilles Dupré était une bonne fille !

était robuste et agréable à conduire, mais elle était un peu lourde et manquait de vitesse de pointe. J'ai fait une demi-saison à son volant, puis j'ai couru trois ans en côte et en slaloms. » Avec à la clé de nombreux podiums au Luxembourg et dans l'Est de la France. A partir de 1976, Alain va aussi devenir un assidu des 24 Heures de Spa, sur Ford Capri puis Escort. Son festival sous la pluie, en 1979, fut récompensé par une 7^e place et une victoire en Division 2. En revanche, il n'aura jamais l'occasion de disputer les 24 Heures du Mans.

C'est par le biais d'Euromotor, importateur Ford au Bénélux, qu'Alain revient au rallye. Au RAC 1976, il dispose d'une Escort Mk1 surnommée « le canard » en raison de ses couleurs jaune et verte. L'aventure

« Dans ma petite tête, la monoplace était le summum »

se solde par un abandon, mais c'est surtout la suite qui nous intéresse. « Euromotor m'a de nouveau proposé cette Escort ex-Kridel, pour le Monte-Carlo, que je n'avais jamais disputé. Nous avons reconnu avec une vieille Mercedes diesel. Nous mettions des cailloux dans le coffre pour monter dans certaines spéciales enneigées. Pour l'assistance, nous possédions un break et deux copains mécanos. Pour les pneus, nous avons fait avec les moyens du bord : des

Goodyear Ultragrip pour la neige avec les 220 clous auxquels on avait droit et pour le mouillé et le sec de Série 60 sculptés. Il s'agissait de pneus du commerce. Pour améliorer ma condition physique, j'avais eu l'idée de faire un footing et j'avais pris froid. Ayant le droit d'être à trois pour la Concentration, j'ai passé l'essentiel du parcours allongé sur la banquette arrière. Je disais à mon équipier Jean-René Dubois : "Tu te rends compte que tous les meilleurs pilotes convergent avec nous vers Gap ?" Miracle... en arrivant, ça allait mieux, après avoir enlevé la banquette et laissé Carlo Keller, nous avons entamé le parcours de Classement par cette fameuse spéciale, Les Chénets-La Vilette. » Ces 11 km disputés au matin du lundi 24 janvier 1977 ont peu de chance, a priori, de



L'Opel Kadett Rallye (ici à la course de côte de Belleau, en 1971) avait tendance à se mettre sur deux roues... voir plus !



Les vrais débuts de pilote en 1970, avec une Fiat 850 S de série.



Zolder 1968 : à l'école de pilotage de Teddy Pilette, en Formule Ford. Un petit air de Jim Clark



Photo: Alain Le... / Getty Images / Contrasto

Monte-Carlo 1980 : cette fois encore, le pont de l'Escort fera des siennes.



En 1979, Alain mène son Escort RS 2000 Groupe 1 à la 21^e place du Monte-Carlo.



Le RAC 1976 avec la glorieuse Escort RS, dans un style caractéristique.

Archives Alain Beauchef

TRAJECTOIRE

Né le 24 août 1947 à Flers (Orne).

1967 Début en rallye (coéquipier).

1970 Rallyes sur Fiat 850 S.

1971-72 Rallyes, côtes et circuits sur Opel Kadett Rallye. Coéquipier de Roland Fiat sur Opel Ascona (9^e Acropole 1972).

1973 Embarque chez Goodyear au Luxembourg. Circuit, côtes et slaloms en Formule Bleue.

1974 Formule Renault sur Martini MK11.

1975 Formule Renault sur Races GD3.

1976 à 78 Côtes et slaloms sur Races GD3 (1^{er} CC de Lorentzweiler 1977).

1976 à 85 Rallyes sur Ford Escort (diverses victoires en Groupe 1). 24 H de Spa sur Ford Escort (7^e et 1^{er} Div. 2 en 1979).

1979 21^e du Monte-Carlo sur Ford Escort.

1983 19^e du Monte-Carlo sur Mazda 323.

1984-2009 Responsable du centre d'essais de Mireval (ex-Karland).

Et aussi : participations aux Raids 2CV, au Tour de France aérien, aux 24 H du Nürburgring, au Rallye des 1000 Pistes, au RAC, au Tour Auto, au Tour de Corse, etc.

Blog : alainbeauchef.wordpress.com

marquer l'histoire. Les premiers entament la spéciale au lever du jour, sur la neige et le verglas. L'Alpine A310 de Guy Fréguelin y devance les Fiat 131 Abarth d'Alen, Verini et Bachelli et la Lancia Stratos de Munari. Le Grizzly repart vers Roquesteron en tête du rallye. Du moins le croit-il, et tout le monde avec lui. Car à mesure que les minutes passent, les conditions de route s'améliorent et la hiérarchie est bousculée. S'élançant avec le n°152, Beauchef n'a qu'une ambition : faire de son mieux pour ne pas partir trop loin au départ du parcours commun. « J'avais monté les Ultragrip. J'ai roulé en attaquant et en glissant comme j'aimais le faire, sans aucune idée de ce que ça pouvait donner. A l'arrivée de la spéciale, on a juste pointé et on est repartis. Ce n'est qu'au contrôle suivant que Christian Court-Payen m'a dit que j'étais en tête de rallye. Je ne pouvais pas le croire, mais je voyais que les gens étaient assez excités à notre passage. Comme je n'avais pas d'ouvriers, j'avais monté un autoradio pour écouter RMC et c'est là qu'on a compris qu'on avait réalisé le meilleur temps. Bien sûr,

avec le n°152, j'avais bénéficié de meilleures conditions que les premiers. Ce fut un sacré coup de pub et une sacrée blague ! Tous les journalistes avaient déjà écrit leur papier en disant que Fréguelin avait signé le meilleur temps. Ils se sont précipités vers les journalistes luxembourgeois pour savoir qui j'étais. Il y a une chose que je n'avais pas osé raconter à l'époque, c'est que j'avais raté mon départ. Sur la ligne, quelqu'un avait dit "Y'a le feu dans les freins !". J'avais dû repousser le pompier qui s'avancait avec un extincteur et ça m'avait déconcentré. J'avais presque calé et j'avais dû relancer l'embrayage. »

Impressions et sensations

Bien sûr, la chance a joué un grand rôle dans l'exploit de Beauchef, mais son sens de l'attaque a fait le reste et certains étaient là pour en témoigner. « Marco Grass, le responsable d'Euromotor, m'avait dit que la première grande courbe passait à fond. J'avais suivi ses conseils, mais j'avais mis 100 mètres à rattraper la voiture. Maurice Nussbaumer, qui avait abandonné,

avait dit à quelqu'un que c'était moi qui passais le plus fort. Je comprends que je l'avais impressionné car je l'étais moi-même ! Et longtemps après, j'ai rencontré un photographe qui m'a raconté qu'il avait décampé en me voyant arriver en bas d'une descente sur un virage serré, pensant que ça ne passerait pas. Mais à coup d'appel-contre appel, j'y étais arrivé. Tout cela confirmait que ma performance n'était pas due qu'au hasard. Partant loin, je n'ai pas eu trop de contact avec les pilotes de pointe. Ce n'est que plus tard, en arrivant à Monaco, que ceux qui me connaissaient m'ont félicité tout en rigolant. Nous aussi, on avait bien rigolé dans la voiture : quelle blague ! Mais on a très vite retrouvé notre sérieux. On avait quelque chose à défendre et ça a eu pour effet de nous concentrer



Monte-Carlo 1983, ou la joie d'être pilote officiel Mazda : 19^e (et 4^e du Groupe A), il termine devant son patron, Achim Warmbold, au volant de la 323 1600 cm³.

Jean-Luc Tallade/Archives Echappement



Archives Alain BEAUCHEF

encore plus. On voulait démontrer que ce n'était pas que le hasard.»

Et Alain allait s'y employer avec brio. « Dans Roques-teron, il n'y a pas eu de miracle cette fois. Sans ouvreurs, on y allait au feeling. Sur route sèche ou humide

avec du verglas, on a monté nos braves Série 60 et on a fait le 50^e temps. Ça nous mettait 24^e au général et 3^e du Groupe 2 après le parcours de Classement, ce qui était dans le haut de mes espérances. N'ayant

jamais fait de grands rallyes en dehors du RAC, je n'avais pas de points de repère ni d'objectifs précis. »

Confirmation, puis déception

Le début du Parcours Commun confirme le potentiel de Beauchef puisqu'il se permet de signer à plusieurs reprises des temps aux alentours de la 15^e place, ce qui l'entraîne à mener le Groupe 2. « Comme on n'avait peu d'assistance, j'avais deux pneus cloutés dans le coffre en permanence, au cas où. Au départ de Peira-Cava, nous avons monté les cloutés à l'arrière. Cette année-là, l'arrivée avait lieu en haut du Turini. S'il y avait eu la descente à faire, j'aurais été mal ! J'ai entretenu en permanence un louvoiement sur la route, même en ligne droite, pour être sûr de ne pas me

faire surprendre. On s'en est bien sorti avec le 16^e temps. J'étais content de ma petite astuce. » Encore 16^e dans Pont-des-Miolans, 13^e dans Auzet-Seyne, le rookie du Monte-Carlo démontre que le hasard a bien fait les choses. « Après cinq spéciales, j'étais 10^e au général. Puis ça s'est gâté. J'ai d'abord été bloqué par une Seat qui était sortie dans Notre-Dame-du-Laus. Dans Burzet, je n'avais pas de bonnes notes et le brouillard ne m'a pas aidé. J'ai aussi eu des problèmes d'embrayage qui m'ont handicapé durant une bonne partie du Commun. »

Si l'équipage Beauchef-Dubois chute au-delà de la 20^e place, il reste en lice pour la victoire en Groupe 2 face aux Skoda 130 RS officielles. Mais la dernière nuit ne permettra pas d'inverser la tendance : « Nous avons

d'abord cassé l'échappement. Comme je n'avais pas une confiance absolue dans notre interphone et que j'aimais bien les petites astuces, j'avais un tuyau et un entonnoir dans la voiture. On s'en est servi

à cette occasion et ça marchait mieux que l'interphone. J'étais obligé de dire à Jean-René de ne pas crier si fort ! » Mais c'est dans la toute dernière spéciale, le col de la Madone, que le pire va arriver, alors qu'une place dans le top 20 était en vue. « Tout à coup, plus rien ! Il y a eu une fuite d'huile au pont et toutes les dents étaient parties. Je suis allé m'asseoir dans la forêt pour ne pas regarder passer les autres, tellement j'étais éccœuré. Mais la déception a vite passé car en tant que premier équipage parti de Francfort, nous avons reçu un prix. Mais la condition était que la voiture soit là. On l'a donc remorquée et poussée jusqu'à Monaco. On ne m'a pas proposé de volant d'usine après ça, mais ça a conforté le soutien d'Euromotor et ça m'a donné une grande confiance.

« Le meilleur souvenir, c'est l'ensemble de ma prestation, pas le scratch »

Pas tant pour le temps scratch qui était anecdotique, mais pour tout ce que j'ai fait derrière. Le coup de l'ES1 m'a valu une publicité énorme, la télé et la radio en ont parlé. Mais le meilleur souvenir, c'est l'ensemble de ma prestation, pas le scratch en lui-même. »

Officiel chez Mazda

Alain aura d'autres occasions de briller au Monte-Carlo, faisant jeu égal avec Jean-Louis Clarr, la référence du Groupe 1. Faiblesse de l'Escort, le pont lui causera encore bien des soucis, mais ses performances répétées lui valent la confiance d'Achim Warmbold qui lui confie une Mazda 323 en 1982 et 1983. A la fin de sa carrière, comme meilleur résultat, une 19^e place la seconde année. Après quoi Alain prendra ses distances avec la course. Goodyear l'ayant chargé d'un projet ambitieux que passionnant : transformer le circuit de Karland en centre d'essais. Il y restera jusqu'à sa retraite. Marié et père d'une fille, Alain n'est pas revenu en Normandie. « Je profite du soleil, je voyage, je fais un peu de sport et j'essaie de reconstituer ma carrière sur mon blog, conclut-il. Au cours de ces dernières années, j'ai toujours donné la priorité au plaisir. C'est la satisfaction de faire beaucoup de choses syn-chrones. Il aurait peut-être mieux valu se concentrer sur une seule chose, mais je ne regrette rien. Le rallye est quand même mon domaine privilégié. Quand tu arrives à sentir le grip, ce n'est plus qu'une question de contrôle. La voiture devient le prolongement de tes mains et de tes pieds, elle t'appartient totalement. En rallye, tu te surprends toi-même de ce que tu arrives à faire, c'est un plaisir exceptionnel. » Comme dans cette première spéciale du Monte-Carlo, janvier 1977... ■

Avec Black Jack sur la Nordschleife

En 1980, Alain Beauchef a vécu une expérience peu banale, en disputant les 24 Heures du Nürburgring avec un triple champion du monde. « Jack Brabham était chez Goodyear, au Luxembourg, pour les besoins d'un film publicitaire. Comme je devais disputer les 24 Heures du Nürburgring avec André Hardy, sur une Audi 80, je lui ai demandé si ça l'amuserait de se joindre à nous. " Pourquoi pas " a-t-il répondu. Ça s'est vraiment fait à l'improviste. Brabham n'était pas le plus causeur de tous, mais il était abordable et modeste. Il s'est avéré être un équipier modèle, se montrant humble comme un débutant. C'était vraiment émouvant. Il est vrai qu'il n'avait plus couru depuis longtemps (Jack avait pris sa retraite dix ans plus tôt, NDLR). Nous étions 14 à trois heures de l'arrivée quand nous avons dû abandonner. Malgré cela, ce fut une expérience formidable, avec un grand Monsieur. »