



DEREK BELL, QUINTUPLE VAINQUEUR DES 24 HEURES DU MANS

UNE PASSION ANGLAISE

S'il a débuté en F1 et au Mans avec Ferrari, et s'il a remporté la plupart de ses succès avec Porsche, c'est désormais en tant qu'ambassadeur de Bentley que le très *british* Derek Bell promène sur les circuits son éternelle allure d'adolescent.

Q

PROPOS RECUEILLIS PAR ALAIN PERNOT
PORTAIT LAURENT VILLARON

Quel est votre premier souvenir automobile ?

C'est simple : la voiture de mon beau-père. Nous vivions dans une ferme et il roulait à bord d'une magnifique Jaguar XK150. Je me souviens que nous avons fait, un jour, le voyage jusqu'au grand prix d'Italie à Monza ! J'avais dix-huit ans, et je conduisais des tracteurs et des Jeep depuis l'âge de huit ans. Sur la route, nous nous sommes arrêtés pour dîner et dormir. Le lendemain, il m'a autorisé à conduire et j'ai roulé à 210 km/h ! Ça a été ma première personne au volant d'une voiture puissante.

Comment êtes-vous devenu pilote ?

Avec mes copains de classe, notre première idée a été de fabriquer une auto pour battre le record du monde de vitesse sur terre, car nous pensions que c'était facile. Nous n'avions aucune idée des problèmes techniques qu'un tel projet soulevait ! Ensuite, je suis allé dans une école agricole et, là, j'avais des amis qui couraient. Malheureusement, je n'ai pas pu les suivre. Dans ma famille, nous avions des terres, mais pas d'argent. J'ai donc travaillé pour en gagner, afin de pouvoir rouler dans l'école de pilotage Jim Russell. Un jour, Jim m'a vu au volant et a demandé qui j'étais. Il m'a dit que j'avais un bel avenir devant moi. Il m'a garanti qu'en moins d'un an, je serai pilote d'usine ! Sauf que je n'avais toujours pas de voiture à conduire...

Comment donc avez-vous pu revenir vers les circuits ?

Je travaillais à la ferme et, un jour, un garçon de mon âge – John Penfold – est venu nous rendre visite pour vendre du matériel agricole. En discutant, nous avons réalisé que nous avions la même passion et il m'a dit : « Pourquoi ne construirions-nous pas une voiture de course ? » Nous avons acheté une Lotus Seven en kit et j'ai gagné dès ma première course, à Goodwood, sous la pluie en 1964. J'ai dû rater la dernière course de la saison parce qu'elle était trop loin et que je devais travailler à la ferme. Du coup, j'ai perdu le championnat d'un point ! En fait, j'avais le plus grand nombre de points, mais j'avais remporté deux courses le même jour et le règlement stipulait que je ne pouvais prendre les points que d'une seule. J'ai fini deuxième ! C'est la vie. John a convaincu mon beau-père de m'aider et nous avons acheté une formule Ford Lotus 31 à un pilote local. J'avais un moteur de Mini et, là encore, j'ai gagné ma première course à son volant, à Mallory Park. J'ai eu une très bonne saison, puis une suivante avec une autre Lotus à moteur Cosworth, qui m'a permis d'emmager un peu d'expérience en F3 à travers l'Europe. J'aurais eu plus de succès si j'avais choisi une Brabham mais le nom de Lotus m'apparaissait alors plus romantique.

Comment votre carrière a-t-elle décollé ?

Après la F3, je suis passé à la formule 2 et là, après deux courses, j'ai eu un appel de Ferrari, par le biais de Shell Grande-Bretagne. Ils m'ont proposé une séance d'essais à

Monza. Ensuite j'ai été invité à Maranello où j'ai rencontré M. Ferrari, ce qui était fantastique. Jamais de ma vie je n'avais imaginé conduire un jour pour Ferrari. Je n'avais pas assez confiance en mon talent. Bien sûr, j'avais couru contre Jim Clark et Jackie Stewart, qui couraient aussi en F2 à l'époque, en plus de la F1, et j'avais pu constater que je me défendais bien, mais de là à m'imaginer chez Ferrari ! J'avais trois courses de F2 pour eux, dont deux poles position. Ensuite, ils m'ont mis au volant d'une formule 1pl ! C'était à Modène. Il pleuvait et M. Ferrari était présent. Apparemment, je l'ai impressionné. Ils m'ont inscrit à la Gold Cup, à Oulton Park, hors championnat. J'ai ensuite disputé mon premier grand prix de championnat du monde à Monza sur une troisième voiture ! C'était absolument incroyable ! J'étais en plein rêve. Il a fallu que je me pince pour réaliser que c'était vrai.

En quelle langue parlez-vous avec Enzo Ferrari ?

En français ! Je sais qu'il parlait un peu anglais, mais il ne l'a jamais fait devant moi. J'avais appris le français à l'école et je l'avais bien développé à 18 ans, en travaillant un été comme garçon de plage pour un hôtel près de Saint-Raphaël. Une expérience mémorable !

Malheureusement, l'expérience avec Ferrari n'a pas débouché sur ce que vous aviez imaginé...

J'ai couru le grand prix des Etats-Unis, ensuite j'ai disputé la série Tasman pour Ferrari. Cela reste un excellent souvenir. J'y ai battu Clark et Amon à Levin. Et puis, bien qu'étant toujours sous contrat, ils ne m'ont plus rien proposé. En 1970, Jacques Swaters m'a sollicité pour piloter sa Ferrari 512 d'endurance. J'ai couru à Spa. Ensuite, M. Ferrari m'a demandé de disputer Le Mans pour l'équipe d'usine, mais je lui ai répondu que je ne pouvais pas puisque j'avais déjà un engagement. Lorsque j'ai informé Swaters de cette offre, il m'a dit : « Il faut que tu courres pour l'usine ! »

- Pourquoi ? ai-je répondu, ils n'ont rien fait pour moi depuis des mois.
- On ne refuse pas de courir pour la Scuderia ! Si tu n'acceptes pas, ils ne me livreront aucune pièce détachée pour mes voitures ! »

J'ai donc participé à mes premières 24 Heures pour l'usine avec Ronnie Peterson.

Qu'est-ce que représentaient pour vous les 24 Heures du Mans à l'époque ?

Ça ne signifiait pas grand-chose pour moi, en tant que pilote. En revanche, je connaissais très bien la course et elle m'intéressait. Stirling Moss était mon héros et, à l'époque où il courait au Mans, j'avais l'oreille rivée au poste de radio pour suivre les commentaires de la course. Mais, moi, je voulais courir en formule 1. Tout le monde voulait courir en formule 1.

Comment vous êtes-vous adapté à l'endurance qui nécessite de partager le volant avec un autre pilote ?

C'était une forme de course différente, à un point dont je n'avais aucune idée. Je m'attendais à ce que les membres de l'équipe nous guident un peu, mais non, ils ne nous ont pas expliqué leur approche, ce qu'ils attendaient de nous. C'était étrange. Il n'y avait aucune stratégie



« Stirling Moss était mon héros. A l'époque où il courait au Mans, j'avais l'oreille rivée au poste de radio pour suivre les commentaires de la course. »



DFPI

Unt iliquat accum irit aliquat, quis nismolore dit illa feumsan henit ver sequis at. Ut nibh estio consectem in eugait iliqui tie feuisis issequi eum

DFPI



► de course. Je n'étais pas vraiment content de cette situation. Je n'en ai jamais reparlé avec Ronnie, mais je crois qu'il a ressenti la même chose que moi. Lui non plus n'avait aucune expérience de cette épreuve. La course s'est terminée avec un piston cassé en pleine ligne droite de Mulsanne (N.D.L.R., comprendre : les Hunaudières ! Les Anglais persistent à la baptiser Mulsanne straight). J'étais tellement immature à l'époque que je n'ai pas vraiment pris le temps d'apprécier l'atmosphère de la course. J'étais un peu dépassé par les événements.

Vous avez alors commencé une nouvelle carrière en endurance...

Oui, même si j'ai continué la F1 à plein-temps pendant encore deux saisons et demi. En endurance, j'ai couru contre de très grands pilotes et je me suis rendu compte que je n'avais pas grand-chose à leur envier. Cela m'a donné confiance. J'ai aussi couru pour Porsche sur la 917, puis sur Mirage. En protos, j'étais parmi les plus rapides mais, en F1, j'étais en fond de grille. Je n'étais pas vraiment préparé pour réussir en F1. Je n'avais pas beaucoup d'expérience et pas de manager. Et puis, si j'avais persisté en F1, je ne serais peut-être plus là pour raconter ma vie.

«Après deux courses de formule 2, j'ai reçu un appel de Ferrari !»

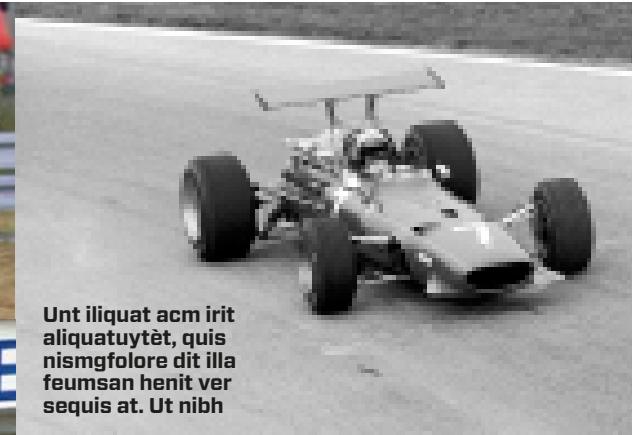
Quelles sont les voitures que vous avez le plus appréciées en endurance ?

J'ai disputé vingt-six fois les 24 Heures du Mans et j'ai conduit un grand nombre de voitures. Il y a deux ans lorsque je suis venu au Mans Classic, c'est fou le nombre de voitures qui portaient mon nom sur leur carrosserie ! Ma préférence va la Porsche 962. C'est vraiment la voiture de ma vie. J'ai eu l'occasion d'en reconduire une au Mans Classic et c'était comme à l'époque. Je me suis senti comme au dernier tour des 24 Heures ! J'ai plein de souvenirs au volant de cette voiture. De très bons, comme mes victoires aux 24 Heures, et de moins bons aussi. Une année, au Nürburgring, mon équipier Stefan Bellof a battu le record du tour... et s'est sorti juste après alors que nous menions la course au ????????????? avec plus de quatre minutes d'avance ! Je n'étais pas très content, d'autant que je n'avais jamais réussi à gagner sur cette piste.

Quelle est la victoire qui vous a le plus marqué au Mans ?

Je dirais la première, j'ai passé quatre ans à développer la Mirage pour John Wyer. C'était mon job de gagner cette course à son volant.

Et nous y sommes arrivés avec Jacky (Ickx), avec lequel j'ai eu la chance d'entamer à cette occasion une superbe complicité qui s'est étalée sur plusieurs années.



Unt iliquat acm irit aliquatuytèt, quis nismgfolore dit illa feumsan henit ver sequis at. Ut nibh

Sutton

La deuxième victoire, en 1981, est un peu spéciale aussi. Il ne se passait plus grand-chose dans ma vie à la fin des années 70. J'avais quasiment arrêté de courir. J'ai alors eu l'opportunité de disputer Le Mans sur une Porsche 924 Carrera GTS d'usine. Cela s'est bien passé et ils m'ont proposé de courir l'année suivante sur une 936, et nous avons gagné alors que j'étais quasiment à la retraite !

Ce succès a vraiment donné un nouveau départ à ma carrière, à quasiment quarante ans. Cela m'a permis d'enrichir mon palmarès de quatre victoires supplémentaires au Mans ! C'est ce que j'ai rappelé à mon fils Justin, il y a six ans, lorsqu'il a voulu raccrocher son casque.

Raccrocher le casque, une décision facile à prendre ?

Pour moi, il était impossible de prendre une telle décision mais c'était devenu vraiment physique. Après cette troisième place suivie d'une sixième l'année suivante, je me suis dit que le moment était peut-être venu d'arrêter. (DATE ????)

Quel est votre rôle au sein de Bentley ?

Depuis 2000, je suis ambassadeur de la marque, et j'adore ! Etre un pilote britannique et représenter une société comme Bentley, en pleine dynamique, c'est une magnifique opportunité. Au départ, j'étais consultant. J'ai craint qu'ils ne se passent de mes services autour de 2008. En fait, ils ont fait de plus en plus appel à moi. C'est une association passionnante. Je suis parfois amené à conduire des Bentley Tourer qui ont gagné Le Mans dans les années 20, et cela me donne la sensation d'être un Bentley boy de l'époque. C'est un honneur, mais je dois reconnaître que c'est aussi une des voitures les plus difficiles que j'ai eues à appréhender ! C'est complètement différent de ce que j'avais connu jusque-là. Heureusement, je conduis souvent les voitures les plus modernes ! Je participe à tous les lancements de la marque. ■



FACEBOOK

QUESTION/RÉPONSE

www.facebook.com/sportautomag

Sport Auto
vous propose de
poser une question,
via Facebook,
à la personnalité
du mois.

Vous avez aussi couru avec votre fils au Mans. Comment était-ce ?

Patrick Engilbert

Oui, c'est vrai nous avons partagé deux fois la même voiture aux 24 Heures et j'ai beaucoup apprécié l'année 95 où nous avons couru avec la McLaren. Nous avons mené la course pendant seize heures ! C'était fantastique malgré des conditions terribles. Il a plu pendant plus de seize heures. Monter sur le podium du Mans avec son propre fils est une sensation unique, même si, sur le moment, j'étais surtout déçu de ne pas avoir gagné. La troisième place m'aurait fait plaisir si nous n'avions pas mené durant les trois quarts de la course. L'année où nous pilotions la Porsche, en revanche, a été un désastre, mais ce n'est pas de sa faute.