

CROSS

HARRY EVERTS

Sacré à quatre occasions champion du monde, Everts a rejoint Heikki Mikkola au « Hit mondial ». Désormais, Harry compte encore un titre de retard par rapport à Roger De Coster et deux par rapport à Joël Robert !

«MISTER»

QUART DE LITRE

Certains ne vont pas manquer d'objecter que trois de ses titres ont été acquis dans la catégorie 125, une catégorie quelque peu mésestimée face à celle des 500. Mais la récente saison l'a encore prouvé : cette catégorie est désormais une des plus disputées, tant sur le plan des marques que des pilotes. Et Everts peut devenir le champion le plus titré dans le monde du cross au cours des prochaines saisons, ses deux prédécesseurs ayant abandonné la compétition. Afin de mieux connaître ce personnage d'une gentillesse et d'une simplicité exemplaires, nous l'avons rencontré pour vous.

Harry, tu fais maintenant figure « d'ancien » sur les circuits de cross. En fait, cela fait combien de temps que tu cours ?

— J'ai disputé ma première course en 1966, à l'âge de quatorze ans. C'était une course réservée aux amateurs, et je l'ai gagnée au guidon d'une 400 Maico. J'ai couru mon premier Grand Prix en Autriche en 1972, au guidon d'une 250 Puch. C'était le dernier Grand Prix de l'année et j'y ai marqué mon premier point !

Est-ce qu'avec l'âge et le temps tu prends toujours autant de plaisir à courir, à te déplacer d'un circuit à l'autre huit mois durant ?

— Oh, je ne suis pas fatigué de courir. Je prends toujours autant de plaisir à rouler. Cette année, je me suis acheté un camping-car que je conduis sur tous les terrains. Cela évite les incessants problèmes d'hôtel ; on est plus libre. Même à Lommel (Trophée des Nations), qui n'est qu'à une trentaine de kilomètres de chez moi, j'avais mon camping-car pour être tranquille après la course. Jusqu'à maintenant, nous ne faisons jamais de tourisme. Mais depuis on commence à profiter un peu plus de nos déplacements pour visiter les régions !

Tu as conquis quatre titres mondiaux, un en 250 et trois en 125. Lequel t'as le plus marqué ?

— C'est le premier titre qui m'a fait le plus plaisir. Les autres, ce n'était plus pareil ; je n'ai rien ressenti de spécial. Mais la saison qui restera mon meilleur souvenir, c'est 1979. Cette année-là, j'ai gagné huit Grands Prix 125, dix-sept manches, le Grand Prix de

PALMARES

Au cours de ces dix années de Grand Prix (encore qu'en 1971 il n'ait disputé que le dernier GP), c'est la bagatelle de quarante-deux manches et vingt quatre Grand Prix que le Belge s'est approprié ! Et ce n'est pas fini...

1971 : trentième au championnat 250 sur Puch

1972 : vingt-huitième au championnat 250 sur Puch.

1973 : quatorzième au championnat 250 sur Puch.

1974 : troisième au championnat 250 sur Puch.

1975 : champion du monde 250 sur Puch.

1976 : cinquième au championnat 250 sur Puch.

1977 : quatrième au championnat 250 sur Bultaco.

1978 : sixième au championnat 250 sur Bultaco.

1979 : champion du monde 125 sur Suzuki.

1980 : champion du monde 125 sur Suzuki.

1981 : champion du monde 125 sur Suzuki.



Harry Everts ne laisse rien au hasard... Ici, en compagnie de l'ancienne gloire belge Sylvain Geboers (à droite), il inspecte la ligne de départ...

Détenteur de quatre titres mondiaux, Harry Everts part serein à la conquête des prochaines coupes qui lui permettraient d'égaliser le record de six titres détenus par un certain Joël Robert... Une lourde responsabilité entre pilotes belges ! (Photo : P. Haudiquert).

Belgique 250 hors classement et j'ai failli gagner à Namur en 500 ! Je faisais également partie de l'équipe belge (avec Malherbe et De Coster) qui a gagné le moto cross des Nations à Helsinki. Cette année-là, j'ai gagné en tout vingt-trois courses au général, dont beaucoup de classiques belges (Trophée Pascal, Vorselaar, etc). Maintenant, ce n'est plus possible de réussir ça.

On a encore eu l'occasion de le vérifier cette année, tu n'es jamais aussi fort que lorsque tes rivaux te talonnent au championnat. Comment expliques-tu cela ?

— J'aime beaucoup les beaux circuits comme l'Autriche, la Tchecoslovaquie, la Yougoslavie ou l'Espagne. J'aime bien les circuits techniques, avec beaucoup de montées et de descentes. Sur ces circuits, je pars toujours en étant persuadé que je vais gagner. Je ne dis jamais que je suis le meilleur. Mais là, je ne crains personne et la bagarre ne me fait pas peur. C'est sur ces terrains-là que j'ai à chaque fois repris l'avantage sur mes rivaux.

Comment s'est passée cette saison pour toi ?

— En début d'année, je me suis cassé le poignet à Lummen, dans une course 500. Cela m'a handicapé toute l'année ; j'ai beaucoup souffert du poignet. Et en plus, peu avant le Grand Prix de France, je me suis blessé au dos durant des entraînements...

Tu as eu, je crois, pas mal d'accidents dans ta carrière...

— Je crois que j'ai eu... dix-neuf fractures ! Je me suis tout cassé : les poignets (deux fois le gauche, une fois le droit), les dents et le nez (deux fois), le genou gauche, le genou droit, la clavicule, le pied... Pour moi, le plus grave, c'est le poignet. Maintenant j'ai peur lors de certains entraînements.

Après un accident, tu as des capacités de récupération assez exceptionnelles. Sais-tu pourquoi ?

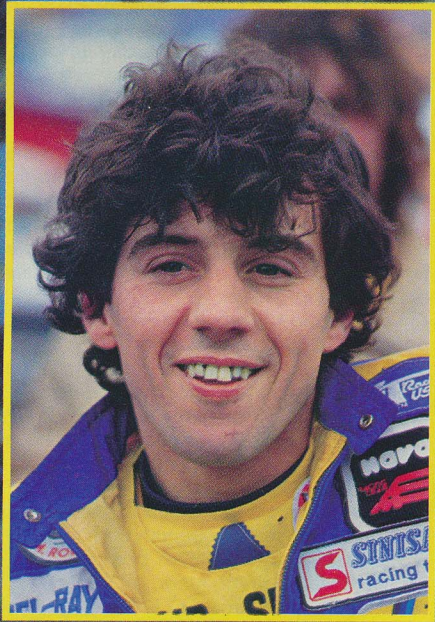
— Le docteur Derweduwen dit que je suis spécial ! Pour mes poignets, j'ai eu la chance de ne jamais les casser au même endroit. La dernière fois que je me suis cassé le poignet gauche, j'ai gardé le plâtre dix-sept jours. Et trois semaines et demie après l'accident, je roulais de nouveau à moto.

Tous ces accidents ne donnent-ils pas à réfléchir ?

— A chaque fois que j'ai eu un accident, je me suis dit : « Cette fois c'est fini, je ne pourrai plus faire de moto cross ». Et puis, deux ou trois jours après l'opération, je ne pense qu'à remonter à moto. Je suis généré, quand le temps est humide, par mon genou gauche qui me fait mal. Quand je suis né, j'avais la jambe gauche plus courte d'un centimètre par rapport à la droite et le pied complètement tordu. J'ai eu plusieurs opérations et maintenant c'est presque normal ; mais mon pied gauche chausse quarante et mon droit quarante-trois.

Tu penses continuer encore combien de temps la course ?

— Je ne sais pas, peut-être deux, trois ou quatre ans encore. Je roule toujours pour être champion du monde. Si je n'ai pas d'accident grave, je pense avoir 90 % de



HARRY EVERTS DIGEST

C'est le 6 février 1952, dans le petit village belge de Neeroeteren, que naissait Harry Everts. Un bébé handicapé dès sa naissance par des troubles physiques qui donneront bien des soucis à ses parents et à ses médecins. Il faudra en effet de nombreuses et longues opérations pour que le jeune Harry puisse marcher normalement. Découvrant très jeune la moto cross par le biais de son oncle Jeff Teuwissen, Harry se passionne bien vite pour ce sport. Dès l'âge de quatorze ans, il participe à ses premières courses alors que son gabarit le destinerait plutôt aux courses hippiques ! Pas gêné outre mesure par sa taille, Harry débute sur une Maico... 400 cm³ ! La première course se solde par une victoire, bien vite suivie d'autres succès. Une Husqvarna remplace la Maico, mais la malchance l'empêchera de s'imposer dans le championnat Juniors FMB. A dix-sept ans, Harry devient champion de Belgique séniors et dès l'année suivante on le retrouve en inter au guidon d'une CZ, la marque du moment. Les premières saisons inter se disputent avec des hauts et des bas, et fin 1971, c'est le premier Grand Prix et premier point qui lui permettent de figurer pour la première fois sur les tablettes de la fédération internationale.

Encouragé par le résultat de son premier Grand Prix, Harry continue son apprentissage en 72 et 73 toujours avec la Puch. Deux saisons au cours desquelles il apprend son métier, progressant régulièrement dans la hiérarchie mondiale (28^e en 72, 14^e en 73).

1972, c'est aussi l'année de son mariage avec Francine qui lui donnera un fils peu après. Et en 1974, ce sont les premiers coups d'éclat, des places de troisième, quatrième et second dans les premiers Grands Prix et à mi-saison sa première victoire partielle dans la première manche du Grand Prix d'Angleterre. Remportant encore une victoire en Finlande, Harry se montre intraitable pour la finale disputée en Suisse : il gagne les deux manches et le Grand Prix. Au total brut de points, il est vice-champion avec 160 points contre 142 à Jaroslav Falta. Mais le règlement de l'époque ne retient que douze résultats sur les vingt-deux possibles et Harry devra retrancher vingt-huit points à son total, cédant sa seconde place à Falta. Qu'importe, 1976 sera l'année de la revanche pour le Belge qui coiffa sa première couronne après avoir repoussé les assauts des machines japonaises emmenées par Andersson et Bauer. L'année suivante, moins brillante (cinquième au championnat), marquera la fin de sa longue collaboration avec Puch. Devancé par la Bultaco de « Bimbo Pommeroy », Harry rejoint les rangs de la firme ibérique pour 1977. Il restera deux saisons chez Bultaco, remportant une quatrième et une sixième place finale.

Remarqué par des responsables de chez Suzuki (qui vient de perdre Gaston Rahier passé chez Yamaha). Harry rejoint l'usine japonaise en vue des Grands Prix 125 où son gabarit va à merveille. La saison débute sur les chapeaux de roue, puisqu'après s'être imposé dans les classiques belges de début de saison, il réalise le score parfait dans les trois premiers grands prix. Son coéquipier champion en titre Akkura Watanabé réagit en Italie, mais Harry continue ses ravages. A la fin de l'année, avec dix-sept victoires de manche et huit Grands Prix à son actif, il est sacré champion du monde. La suite vous la connaissez : ce sera deux autres titres acquis avec plus de difficultés face à une opposition de plus en plus forte. Et pour 82, Harry est bien décidé à remettre ça pour un autre titre !

1977 marquera le passage chez Bultaco où il restera deux saisons. Ici, le Grand Prix de Belgique. « J'ai disputé ma première course en 1966, à l'âge de quatorze ans. Je l'ai gagnée au guidon d'une 400 Maico »... (Photo : M. d'Awans.)



chances d'être à nouveau champion. Je me connais très bien. J'aimerais beaucoup avoir sept titres de champion du monde...

Tu as embrassé ta moto à l'arrivée du Grand Prix d'Espagne. Qu'est-ce que cela signifiait exactement ?

— C'était gagné ! Le titre c'est un tout : la moto, le mécanicien et moi. Je n'ai pas eu un problème avec la moto cette année. Je n'ai jamais rien cassé en trente-six Grands Prix ; j'ai chuté, j'ai été victime de crevaisons mais jamais de casses. L'an prochain, je vais changer de mécanicien puisque Sylvain (Geboers) devient team-manager pour les trois catégories.

Ta domination dans la catégorie doit te valoir de nombreuses offres de la concurrence ?

— Gilera, Yamaha, Honda, tout le monde m'a fait des propositions que ce soit pour le 125 ou le 250. Mais j'ai signé un nouveau contrat de deux ans avec Suzuki, et je saurai dans quelle catégorie je roule en novembre. Chez Suzuki, il n'y a pas de problèmes. Par exemple, si je dis que je veux le réservoir d'essence derrière la selle sur ma moto, eh bien ils le mettront ! Maintenant sur la moto vendue dans le commerce, il y a beaucoup de pièces identiques à celles de ma moto. Les grosses différences tiennent à un problème de poids. Cet hiver, on va tester un nouveau moteur ; sinon il n'y aura rien de changé sur ma moto.

Tous les ans, une rumeur circule : comme quoi tu vas changer de catégorie. Qu'en est-il exactement ?

— L'an prochain, je ferai le 125 ou le 250, la catégorie importe peu. Pour moi cela m'est égal, mais je ne ferai pas le 500. Je deviens trop âgé pour cette cylindrée ; je vais avoir trente ans le 6 février prochain. Il y a deux ans, je voulais faire le 500 mais l'usine n'a pas voulu. Maintenant, en plus, j'ai du mal à rouler dans cette cylindrée avec mon poignet abîmé.

Qui crains-tu le plus dans cette catégorie 125 si tu y roules encore l'an prochain ?

— Eric Geboers et Michèle Rinaldi sont les plus dangereux. Mais l'an prochain, on peut voir un inconnu arriver au top niveau comme il y a eu Andréani cette année ; malgré tout, je ne pense pas qu'il soit champion du monde un jour car il roule trop mal dans le sable...

L'ambiance est bonne avec les jeunes ?

— Moi je n'ai de problèmes avec personne, même avec mes adversaires.

Tu as travaillé avec des usines européennes et avec une usine japonaise. Avec qui préfères-tu collaborer ?

— Il est beaucoup plus facile de travailler avec les Japonais, car ils ont de très gros moyens à consacrer à la course. Jusque là, le gros problème c'était les tests au Japon qui

étaient fatigants. Maintenant, c'est terminé ; tout va se faire en Europe, sous la direction de Sylvain Geboers. Pour aller au Japon de chez moi, il ne me fallait pas moins de trente heures d'avion !

Comment organises-tu ton entraînement physique ?

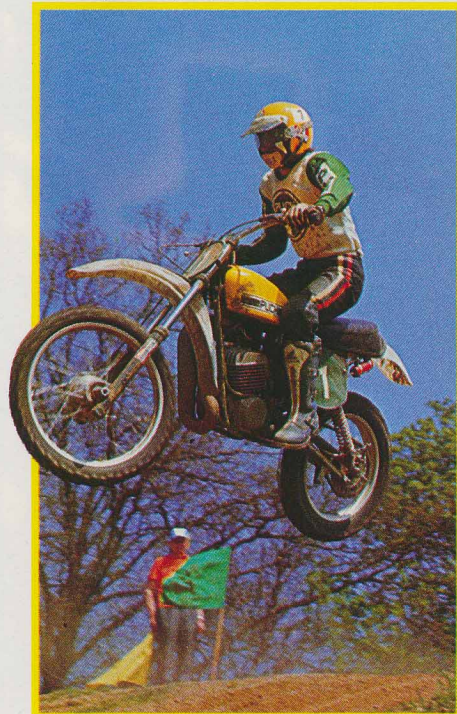
— Je commence à m'entraîner un mois avant les premières courses, c'est-à-dire fin janvier-début février. Je fais de la moto et des footings. Et durant toute la saison, il en sera de même quand j'en aurai le temps. Je fais aussi un peu de musculation, mais uniquement en janvier.

On ne te voit que très rarement en France, pourquoi ?

— Chez vous, il y a beaucoup trop de circuits dangereux. Ils sont rapides, durs, et on y trouve parfois du béton (souvenir du GP 250 à Thomer). C'est pourquoi je n'y fais que les Grands Prix...

L'avenir après la course, tu y as déjà songé ?

— J'avais acheté un magasin de motos, mais je me suis vite rendu compte qu'il n'était pas possible de s'en occuper quand on est toujours parti. Alors je l'ai revendu. Maintenant je commence à m'occuper de mon frère qui a seize ans et roule de mieux en mieux. Avant, il avait une vieille moto qui cassait continuellement. Je lui ai confié une moto de série et il a récemment gagné trois courses. Il roule bien et en essais sur le circuit de Rétine, il approche mes chronos à trois ou quatre secondes. S'il arrive à rouler au niveau mondial, j'essaierai peut-être d'en profiter pour avoir un « petit travail » au sein de l'usine qui l'emploiera !..



De 1971 à 1976, Harry Everts fera confiance à Puch pour disputer les championnats mondiaux en 250. Après une progression on ne peut plus régulière, il finira par empocher le titre en 1975. « Oui, je prends toujours autant de plaisir à rouler... » (Photo : J. Levasseur).