

# MOTO JOURNAL

9F  
N° 586

**10 MOTOS  
A GAGNER  
ET 1000  
AUTRES PRIX**

BNP/MOTO JOURNAL  
**SUPER  
CONCOURS**  
GRAND ANGLE

**1<sup>er</sup> PRIX  
UNE 1000  
GODIER-GENOUD**

**ESSAIS**

**500 SUZUKI RG  
DE GRANDS PRIX  
900 DUCATI S2**



**BNP**



**PARIS-DAKAR: C'EST PARTI**



**Au terme de sa seconde saison complète de Grands Prix, il vient de conquérir son premier titre mondial, succédant ainsi à ses prestigieux compatriotes Gaston Rahier et Harry Everts. Ce titre n'est, vraisemblablement, que le premier d'une longue série. Suivez le guide...**

# ERIC

Texte et photo Pascal Haudiquert



Eric se prépare, quelques minutes avant le départ du grand prix de Belgique. Cette saison le mondial débutera par la Hollande, avec un beau numéro 1 sur le dossard.

**G**eboers, dans le monde du cross, c'est un nom familial. L'un après l'autre, les cinq frères Geboers ont en effet tous, à un moment ou un autre, tâté au motocross. Il y a peu, le plus connu d'entre eux était Sylvain, animateur à plusieurs reprises des championnats mondiaux 250 où il disputa le titre mondial à Joël Robert à plusieurs reprises. Désormais, c'est Eric qui porte haut dans la hiérarchie du cross mondial le nom des Geboers...

## Né sous le signe du cross

Le jour de sa naissance, Eric ne savait sûrement pas qu'à la même heure un événement sportif international avait lieu dans sa patrie : le Grand Prix de Belgique 500 disputé à Namur ! Mieux, en ce 5 août 1962, c'est son frère Sylvain qui s'imposait dans l'épreuve juniors disputée en prologue du Grand Prix...

Né sous un tel signe, Eric ne pouvait devenir que crossman : « J'ai reçu ma première moto à 10 ans, une Italjet que je n'ai eue qu'une année. Mais en fait, à ce moment-là, c'est le football qui occupait la majeure partie de mon temps ; non pas que j'étais attiré par le ballon, mais j'aimais déjà le sport et il fallait que j'en fasse. J'ai toujours éprouvé le besoin de faire du sport, même si je n'y connaissais pas une grande réussite... »

Elevé dans un atmosphère motocycliste avec quatre frères crossmen, Eric enfourchera une moto de cross dès que la législation le lui permettra. Sa première course, en août 78, sera la dernière de Sylvain : une journée historique puisque ce sera la seule fois où les cinq frères participeront à une même réunion : « Je venais d'avoir 16 ans, et Sylvain m'avait prêté l'une de ses anciennes motos, une 400 Maico vieille de deux ans. J'ai couru jusqu'à la fin de saison, sans rien réussir de particulier. En 79, toujours avec la même moto, j'ai roulé en seniors, remportant trois victoires. Mais avec cette moto qui commen-

çait à accuser le poids des années, je n'ai rien pu faire de spécial. A ce moment, j'étais encore à l'école, mais je commençais à penser au moto cross en me disant qu'il devait y avoir moyen d'en faire un métier. Aux entraînements sur les circuits belges, j'avais souvent l'occasion de rouler avec les plus grands pilotes et je n'étais pas trop ridicule... En fin d'année j'ai donc décidé d'arrêter l'école pour me consacrer au cross. J'avais du temps pour m'entraîner et je me suis préparé une très bonne condition physique. Je me suis acheté une 500 Suzuki en vue du championnat national 80, et très vite j'ai progressé. Jusque-là je roulais avec une vieille moto, et du jour où j'ai eu la Suzuki, j'ai fait plein de progrès. »

## Le coup d'œil des Japonais

Eric débute donc sa saison 80 avec une licence nationale, une saison qui commence tôt en Belgique. Les courses se succèdent, alors que Sylvain a, lui, attaqué la saison de Grands Prix 125 comme mécanicien d'Harry Everts. Et puis un beau jour, Eric se fait remarquer par un ingénieur japonais. « Il m'a vu courir dans une course nationale et est venu me trouver dans le parc pour me proposer le guidon d'une Suzuki pour le Grand Prix de Belgique 125 qui avait lieu un peu plus tard. Je me suis retrouvé au départ de ce grand prix avec une moto à air qu'avait Harry l'année précédente, cinquième chrono des essais, j'ai terminé quatrième de la course. Ce résultat m'a donné confiance et la semaine suivante, j'étais au départ du Grand Prix de France à Verdun ». Là le résultat fut encore meilleur puisqu'Eric allait s'imposer dans des conditions atmosphériques déplorables. De sceptiques après la Belgique, les habitués du championnat s'étonnaient des performances de ce jockey.

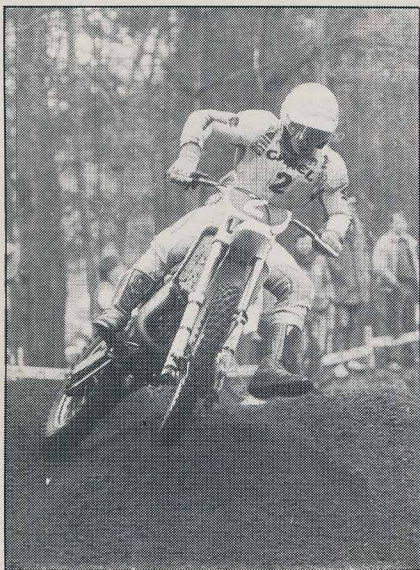
Trois semaines plus tard, en Yougoslavie, la chance va sourire à nouveau à Eric. Leader du championnat, Harry Everts se blesse griève-

ment au poignet et doit stopper momentanément la compétition. La route est libre pour les rivaux du champion belge... « Harry a alors pensé à me confier sa moto, ce qui restait le plus sûr moyen d'empêcher ses rivaux de marquer le maximum de points durant son absence. Mais l'usine s'est fait tirer l'oreille ; Sylvain n'était à l'époque que mécanicien et ne pouvait intervenir. Je pense qu'à l'époque, les Japonais ont cru que Sylvain allait faire plus pour moi que pour Harry, et cela les a freinés. Finalement, c'est Harry lui-même qui a longuement téléphoné au Japon et a pu décider les Japonais à me confier son matériel ». Une décision que les Japonais n'eurent pas à regretter puisqu'en trois courses Eric empochait la bagatelle de soixante six points et permettait indirectement à Harry de conquérir un nouveau titre : « Harry je le connaissais depuis six années, comme ami de mon frère. Mais c'est cette année-là que j'ai pu pleinement l'apprécier. De tout temps il m'a considéré comme un ami, alors que j'étais aussi pour lui un rival. Depuis que nous sommes coéquipiers, il m'a toujours fait partager son expérience, sans aucune retenue. Il m'a conseillé sur les trajectoires, les réglages, il m'a permis de récupérer son matériel en 80... La saison prochaine avec Rinaldi ce ne sera pas la même chose, mais je ne pense pas que cela changera du tout au tout. J'aime bien qu'il y ait une bonne ambiance dans l'équipe, ce sera mon principal adversaire, maintenant qu'il a une bonne moto. Mais le plus important pour moi, c'est que ce soit une Suzuki qui l'emporte. C'est Suzuki qui m'emploie, et pour moi la marque passe avant tout... »

« Souvent à l'arrivée d'une course je suis pris par des vomissements qui sont mal interprétés. En fait c'est un problème nerveux... » Un illustre compatriote d'Eric, Jacques Brel, a connu le même problème pendant quinze années de scène.

# GEBOERS





Eric l'attaque, c'est tout un spectacle, un spectacle dont on ne se lasse pas. Ses adversaires, si...

### Une progression régulière

Troisième du classement final en 80, Eric allait progresser d'un échelon fin 81. Vice-champion du monde, il se rapprochait de la plus haute marche du podium final. Mais si en 1980 il avait fait la quasi unanimité autour de lui, il allait en être autrement en 1981 à l'issue d'un houleux Grand Prix d'Allemagne. Auteur d'une manœuvre osée à l'encontre de Rinaldi dans le dernier tour de la seconde manche, Eric devenait une cible : « La course, c'est dur, il n'y a jamais de cadeaux entre pilotes. Je pense que cet incident est oublié avec Michèle (Rinaldi). En fait, c'était plus un problème avec les supporters qu'avec lui. Ou plus exactement un problème avec les gens de chez Gilera : eux, ils sont plus fous que n'importe qui... Aussitôt franchi la ligne d'arrivée, il me fut impossible de regagner mon camion à cause de ces Italiens. J'ai dû aller prendre la voiture de Sylvain pour rentrer directement à la maison. Et c'est là, devant la télévision, que j'ai eu une grosse surprise : j'ai entendu dire que j'étais dopé !

Mais il n'y avait eu aucun contrôle, rien ! Aussitôt je suis allé dans un laboratoire spécialisé pour qu'on me fasse examens et prises de sang. J'ai les résultats à la maison, je suis serein ! Mais chez Gilera, ils ne se sont pas calmés, disant que je roulais comme un fou, que j'avais une fausse licence ! Il ne faut pas rêver : j'avais cette licence depuis le début de saison... Le problème chez Gilera, c'est qu'il y a beaucoup d'argent et l'équipe n'est pas sportive. Je pense que le doping, ils y avaient pensé depuis longtemps. Souvent, à l'arrivée d'une course où je me suis défoncé, je suis pris par des vomissements qui peuvent être mal interprétés ! En fait c'est un problème nerveux qui me cause des ennuis digestifs ; j'ai vu beaucoup de médecins, mais il n'y a rien à y faire. » Comme vous pouvez en juger, ce n'est sûrement pas demain qu'Eric roulera sur Gilera !

### Un titre acquis à la régulière

Début 82, Eric fait partie des grands favoris pour la couronne 125. Après un grand prix de Hollande où il fait quasiment jeu égal avec Velkeneers, vient la Belgique et une dangereuse contre-performance « Oui, ça n'allait pas. Il ne m'est rien arrivé de spécial, peut-être était-ce difficile pour moi. Mais j'ai eu beaucoup de malchance ; la moto ne fonctionnait pas au mieux, je suis mal parti et le circuit se prêtait mal aux dépassements. Mais cela ne m'a pas atteint au moral ; je pense même que ça m'a fait du bien ! Car après la Belgique j'ai commencé un entraînement beaucoup plus dur, tant à moto qu'en condition physique. » La condition physique d'Eric, vous en avez sûrement déjà entendu parler. A l'heure actuelle, c'est certainement le pilote le plus impressionnant sur ce plan-là avec Carlqvist. Quand on voit Eric dans un grand prix, impossible de dire si l'on est aux premières ou aux dernières minutes de course : le chrono indique toujours des temps similaires ! « C'est vrai que pour l'heure je vais bien en fin de course. En fait, il n'y a pas de secret : c'est la condition physique qui fait la différence. Je suis convaincu qu'il faut une excellente condition pour faire des résultats ; je pense que beaucoup ne le comprennent pas. Ou plutôt le comprennent mais l'ou-

blent quand vient le moment de s'entraîner. C'est là la différence entre mes rivaux et moi. Pour moi, m'entraîner continuellement n'est pas un problème ; c'est même un besoin maintenant. Qu'il soit trois heures du matin, neuf heures du matin ou trois heures de l'après-midi, l'entraînement est toujours le même : dur. En footing, j'ai deux méthodes différentes selon que je fais le footing pour me relaxer ou pour donner le maximum de mes possibilités. Celui-là, quand je l'ai fini, je suis vraiment épuisé et il me faut au moins un heure pour récupérer. S'il y a deux semaines entre deux grands prix consécutifs, je m'entraîne dur la première et plus calme la deuxième semaine. L'entraînement dur, c'est quatre séances minimum de condition physique et deux séances de moto, la deuxième semaine je cours un peu, mais je cherche surtout à me relaxer. En général, je cours une heure et demie calme ou une heure dur, avec des gueuses sur les épaules. Ca, c'est très bon comme exercice. Et puis si je sais que la course aura lieu dans le sud et qu'il fera chaud je m'entraîne au soleil, dans l'après-midi, en tenue de course complète... Cet entraînement dure tout au long de l'année, excepté quelques semaines en fin de saison où je prends des vacances pour me relaxer. Mais autant je suis content maintenant parce que la saison est terminée et je peux m'amuser, autant je suis content durant la saison de faire du sport tous les jours. Ma dernière sortie en boîte de nuit, ce sera le 31 décembre pour changer d'année. Après plus de boîtes, plus de boissons !... »

### Un titre acquis avant terme

Après cette contre-performance à domicile, Eric allait bien vite reprendre le droit chemin alors que Mark Kerlkeneers, lui, accumulait les contre-performances. Une manche en Autriche, deux en Italie, deux accessits en Suisse derrière Johnny O'Mara allaient suffire à Eric pour refaire son retard sur l'officiel Yamaha qu'il rejoignait en tête du championnat peu après. L'évènement de cette demisaison, c'était quand même le grand prix de Suisse avec le doublé inattendu d'O'Mara. « Il a bien roulé, hein ? Mieux que moi puisqu'il a gagné. Mais la différence, c'est que lui venait pour gagner, juste pour une course. Les risques étaient minimes. Pour lui, c'était tout ou rien, alors que moi je devais penser au championnat. Dans cette situation, une seconde place vaut mieux qu'une éventuelle chute à vouloir le suivre à tout prix. D'ailleurs j'ai roulé avec lui durant quarante minutes, il n'y a qu'en fin de manche que j'ai fait attention et évité de perdre bêtement des points. Maintenant les Américains peuvent venir faire le championnat dans sa totalité, je ne les crains pas. Quand tu as roulé un peu avec eux, tu les connais et tu sais comment les contrer. Mais ce qui m'énerve, c'est qu'après leurs performances de cette année, ils sont persuadés que les Européens ne valent plus rien : pour eux n'importe lequel des leurs qui viendra en Europe va gagner... »

Le commandement du championnat, Eric l'a pris en Tchécoslovaquie, à l'issue d'un grand prix qu'il dominait. L'étape suivante, à Lavaur, reste un bon souvenir pour lui : « Vi-

Briefing avec Harry Everts à l'issue d'une séance d'essais : « De tout temps Harrym'a considéré comme un ami et m'a fait partager son expérience, sans rien me cacher... »



mond a bien roulé là-bas, hein ? Ça reste un des mes meilleurs souvenirs, avec la France 80 et la Suède 82. L'avair, c'est parce que je suis reparti avec trente et un points d'avance

alors que j'y étais arrivé avec un petit point d'avance sur Velkeneers. La Suède, c'est parce que là-bas j'ai définitivement acquis mon premier titre. » Un premier titre qui en



Un peu fufou à ses débuts dans le concert mondial, Eric Geboers s'est considérablement assagi cette saison. Il est désormais beaucoup plus serein et décontracté, bien dans sa nouvelle peau de champion du monde.

appelle d'autres, d'autant que cette saison encore Eric disposera d'une Suzuki toujours pour le mondial 125. Et tout le monde sait que la firme d'Hamamatsu a toujours remporté le mondial 125 depuis sa création : « Je pense que c'est la meilleure moto conduite par les meilleurs pilotes. En 83, ce sera encore très difficile pour une autre firme de prendre ce titre, mais ça reste possible, car la chance joue aussi un grand rôle. De toute façon, j'attaque ma dernière saison en 125 ; après je passe en 250 ou en 500. J'ai déjà trois saisons en 125 derrière moi. Après quatre saisons, je pense qu'il est temps de changer de cylindrée. Le 125, c'est très dur. On n'a pas beaucoup de chevaux et on doit rouler le plus vite possible, toujours au maximum. Il faut se concentrer au maximum ; en 125, la moindre faute coûte cinq secondes qui sont difficiles à rattraper. Pas en 500. Personnellement, c'est la cylindrée que je préfère ; mais d'ici 84, ça peut changer... » Arrogance de sa part ? Non pas du tout. Ce n'est pas le genre d'Eric, nullement. Quand il dit cela, il le dit calmement, presque timidement de peur de choquer. Calmement mais fermement, car au fond de lui il est sûr de ce qu'il dit : sûr qu'il roule dans la plus difficile des catégories, chose que bien peu admettent.

#### Un duel Geboers-Rinaldi ?

En réunissant dans la même équipe Eric Geboers et Michele Rinaldi, Suzuki a pris quelques risques. Eric a donné son point de vue à ce sujet auparavant, mais reste à savoir quelle va être l'attitude de l'Italien dans ce mondial. En attendant, le jugement d'Eric au sujet de son nouveau coéquipier a de quoi surprendre : « Rinaldi essaye d'aller plus vite que moi. La différence c'est que moi je peux rouler calme s'il le faut alors que lui ne le peut pas ; il roule toujours au maximum de ses possibilités. Et ça, ce n'est pas bon. Il faut savoir rouler cool quand il le faut ; lui il ne pense qu'à tourner la poignée de gaz, il ne travaille pas avec sa tête.... Moi je roulais peut-être comme ça à mes débuts, mais c'était par inexpérience. Lui, je crois qu'il est encore plus assoiffé de victoires que moi ; c'est un vrai professionnel ! »

L'avenir, Eric, n'y pense pas trop. Dans l'immédiat, c'est conquérir une nouvelle couronne 125, puis un titre 250 ou 500. Après, peut-être le .. bitume : « J'aime bien la vitesse pure ; j'en ai fait, il y a longtemps, avec une 125. Je ne fus pas très bon, mais ça m'a plu. Et la Katana que j'ai au garage ne chôme pas... » A l'écouter, on se demande si sorti de la moto il a d'autres activités, d'autres passions, comme peuvent en avoir tous les gens de vingt ans. En fait, exceptées quelques semaines de repos l'hiver (et encore, avec les cross en stade et les tournées sud-africaines), c'est la moto qui l'occupe : « Les filles, les boîtes de nuit, c'est surtout l'hiver que je peux y penser. Rester toute la saison sans sortir, sans boire, cela ne me dérange pas du tout. Mon dada, c'est les voitures ; en ce moment j'ai une BMW 323i, mais je pense que je vais peut-être acheter une Ferrari ! »

La Ferrari, Eric l'a aujourd'hui. Un premier pas de réconciliation avec les Italiens ?

Son nouveau surnom, Eric l'a trouvé lui-même « En fait je l'avais fait faire pour le trophée des Nations. J'en avais marre de voir tous les Américains avec leurs surnoms... »

