

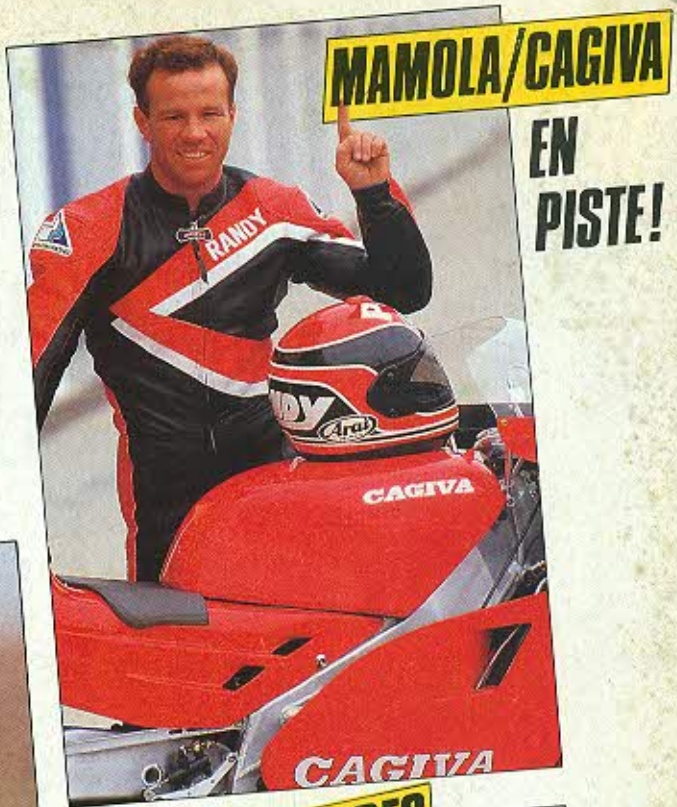
MOTO REVUE

N° 2835 - jeudi 18 février 88 - 13 F - 90 Fb - 4,10 Fs - 400 Pts - 400 Pts - 980 F CFA TTC.



GEBOERS
TERRASSE
VAN DER VEN!

TOUQUET



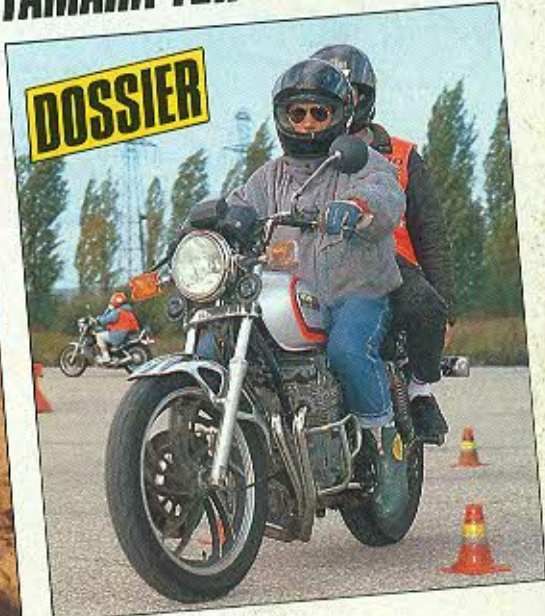
MAMOLA/CAGIVA

EN
PISTE!



ESSAI 24 HEURES

750 SUZUKI GSXR
YAMAHA FZR



DOSSIER

MOTO REVUE
PASSE SON PERMIS

M 2163 - 2835 - 13,00 F



3792163013009 28350

Présentation



EXCLUSIF**TEAM HRC MOTOCROSS****THORPE-GEBOERS/500,****BAYLE/125****Brelan d'as !**

C'est à Manosque, chez les Bayle, que le team motocross du HRC au complet est venu parfaire sa mise au point avant le coup d'envoi de la saison, dimanche à Beaucaire. Moto Revue était là, vous pensez...

Un déplacement en force, avec camions aux couleurs officielles, mécanos et ingénieurs japonais, Steve Whitelock le team-manager, Dave Thorpe, Eric Geboers et leurs 500 cm³ (... véritables « usine »!), sans oublier la star mon-

A gauche, Jean-Michel, aérien. Ci-dessus, les gros bras du 500, Thorpe et Geboers (fringues Honda new-look), encadrant Steve Whitelock, leur manager.

tante de l'équipe, JMB, bien sûr, qui, à l'occasion, a touché sa 125 cm³ de Grands Prix. Nous avons découvert le matériel, discuté avec les pilotes et leur « chef », et admiré tout ce petit monde en action sur la piste perso des Bayle Brothers. Voici les premières photos des magnifiques Honda officielles, à l'arrêt ou entre les mains des champions, et quatre interviews, de Thorpe, le grand Briton, Geboers, le p'tit Flam's, Bayle, notre jeune surdoué que le monde entier nous envie, et l'Américain Whitelock, le manager, à l'orée d'une saison qu'on imagine déjà fructueuse pour le HRC. Quand on vous dit que le motocross, c'est Moto Revue !

David Thorpe :
« Moi, c'est le 500.
Rien que le 500 ! »

Moto Revue : Quelle est, aujourd'hui, la — ou les — différence (s) entre le Thorpe 87 et le 88 ?

Dave Thorpe : La condition physique ! L'an dernier, j'étais en forme beaucoup trop tôt. Pour tenter de réussir le hat-trick, je n'avais quasiment pas cessé de m'entraîner durant tout l'hiver. Avant que ne commence la saison, j'étais véritablement surentraîné. J'avais tellement accumulé de tours de circuit à moto que j'en étais arrivé à perdre tout plaisir de rouler. J'étais devenu une sorte de robot qui ne pensait qu'à s'entraîner, encore et toujours ! Aujourd'hui, c'est fini, j'ai levé le pied. Je ne roule à moto que deux fois par semaine, et non plus tous les jours comme l'an dernier. De fait, j'ai retrouvé plaisir à rouler.

Tu as peut-être perdu ta couronne, mais gagné le droit d'être à nouveau papa. Alors ?

Oui, Ryan est né le 30 octobre alors que Lewis vient d'avoir quatre ans. Je te l'ai déjà dit, ma famille représente ce qu'il y a de plus cher à mes yeux. Quand elle va bien, je suis bien. Je m'aperçois d'ailleurs maintenant que la grossesse de Sharon a joué un rôle dans mon comportement 87 : j'avais beau constaté que tout allait bien, inconsciemment, cela me travaillait quand même psychologiquement, je n'étais pas concentré à 100 % sur mon pilotage.

Sans revenir trop en détails sur la précédente saison, explique-nous pourquoi tu as commencé à perdre pied pendant la tournée Suède-Finlande, alors que tu venais de remporter trois GP d'affilée ?

En Finlande, c'était simplement un jour sans. Tu sais, pareil à ces jours où tu te réveilles mal et que, systématiquement, les choses refusent d'aller dans le bon sens. Malheureusement, cela s'est produit une semaine après la Suède où, déjà, rien n'avait marché convenablement. Là, c'est pourtant complètement de ma faute. Si en arrivant sur le circuit je m'attendais bien à trouver du sable, j'étais loin d'imaginer le calvaire que j'allais endurer. Jamais je n'ai roulé sur un circuit pareil, dans un tel océan d'ornières. L'horreur la plus totale ! Certainement, et pour toujours, la pire course de ma carrière... J'en suis encore tout retourné. D'habitude, avant un GP dans le sable, je m'entraîne toujours en fonction de ce rendez-vous. Là, j'ai été piégé. J'aurais dû en bouffer jusqu'à plus soif pour avoir une chance de limiter les dégâts mais, au lieu de ça, je n'ai quasiment rien fait. Bilan : un naufrage en règle qui correspondait, en plus, au début de l'émergence d'un certain Jobé.

Tu étais pourtant toujours en tête du championnat ?

Bien sûr, et la situation était encore loin d'être catastrophique. D'autant que se profilait à l'horizon le GP d'Allemagne, une épreuve où j'ai toujours bien marché.

Mais il s'est mis à pleuvoir ?

Oui, et ce n'était pas pour me déplaire. J'ai d'ailleurs bien roulé, mais Georges a encore fait mieux que moi. Là, sa menace est devenue plus concrète, mais j'avais encore bon espoir de l'emporter.

C'est alors qu'est survenue cette chute en championnat d'Angleterre ?

Ouais. Mal parti en seconde manche, je ne peux éviter un trou — laissé par les organisateurs après l'extraction d'une grosse pierre — et la moto m'atterrit sur l'épaule gauche. Os touchés et ligaments distendus, impossible de lever le bras. Catastrophe ! Je songe quand même



David Thorpe



La 500 HRC 88 : plastiques stock mais vraie moto d'usine.



Eric Geboers on the gas !

bien à me rendre au GP d'Italie mais, devant m'aider du bras droit pour poser le gauche sur le guidon, je suis obligé de déclarer forfait. Heureusement, la prochaine épreuve était en Angleterre. Trois jours avant, je peux enfin refaire de la moto. A l'aide d'une injection — et d'une certaine dose de chance — je sauve les dégâts en première manche. En seconde, hélas, je paye cruellement mon manque d'entraînement : vidé ! J'essaie pourtant de rouler le GP de Hollande mais mon épaule me fait, cette fois, entendre raison. Adieu le titre !

As-tu retiré un quelconque enseignement de cette période douloureuse ?

Oui, et pas des moindres. Si malheureusement je me retrouvais à nouveau dans une situation identique, je ne chercherais plus à forcer le destin. J'attendrais la guérison complète avant de reprendre la moto. C'est inutile d'aller contre le déroulement normal des choses. Mon erreur, c'est d'avoir voulu m'y opposer. Je m'en souviendrai !

L'an dernier, tu as également évoqué les difficultés à rouler avec des machines de série améliorées, alors que les fabuleuses moto d'usine existaient toujours. Tu le maintiens ?

Oui et non. Ayant remporté les trois premiers GP d'affilée au guidon d'une CR améliorée, je ne peux pas dire qu'il s'agissait d'une mauvaise moto. Ce n'est d'ailleurs pas elle qui m'a fait perdre le titre, c'est moi ! Disons simplement, qu'à l'usage, je me suis rendu compte que ces motos n'étaient pas réellement adaptées aux caractéristiques des circuits européens. L'erreur, c'est d'être allé régler ces machines sur des terrains américains, qui ne ressemblent pas, ou vraiment de trop loin à tout ce que l'on peut rencontrer en Europe. Je m'en suis particulièrement aperçu lors de la tournée scandinave. Et comme à cet instant, je n'avais vraiment pas besoin de ça, j'ai fait quelques remarques acerbes envers ma moto. Remarques complètement infustifiées par ailleurs, puisque — sur certains types de circuits — j'étais carrément beaucoup plus à l'aise avec la CR améliorée qu'avec l'usine 85. Par contre, là aussi j'en ai tiré une leçon et il n'est plus maintenant question d'aller essayer les nouveaux prototypes n'importe où. A ce sujet, ici à Manosque, le circuit est parfait et les conditions générales du tracé s'apparentent bien à ce que l'on va retrouver tout au long de la saison.

A tes yeux, les essais d'aujourd'hui prennent donc une valeur toute particulière ?

Assurément. C'est ici que se prépare véritablement la saison de GP. Et comme je ne peux plus me permettre une année identique à 87 : test d'abord, test encore, test toujours !

Sans vouloir porter ombrage au mondial 87, il faut cependant constater que celui-ci n'avait quand même pas l'aura des éditions précédentes. Tu es d'accord ?

C'est vrai que, lorsque tu enlèves des calibres comme Geboers et Malherbe, le championnat perd soudainement de son attrait. Mais, attention, je ne dis pas que c'était un mondial « facile ». Il n'y a d'ailleurs jamais de championnat facile. Jobé a coiffé la couronne de champion du monde et personne n'a le droit de parler d'un titre conquis « à la sauvette ». Georges a gagné parce que c'était le meilleur, un point c'est tout ! Je lui reconnais simplement une fin de parcours plus facile que les miennes, mes deux titres ne s'étant décidés que lors du dernier GP. Il a eu un petit peu plus de chance que moi, voilà !

Pour en terminer avec le championnat 87, ne trouves-tu pas un peu « bizarre » que le « vieux » Carlqvist (34 ans cette année) ait été ton plus dangereux adversaire lors des trois premiers GP ?

Carla l'a prouvé l'an dernier — et il peut encore très bien le démontrer cette saison — c'est incontestablement un pilote d'exception, qui a toujours son mot à dire pour la première place.

Aujourd'hui encore, personne n'a le droit de prétendre qu'il est fini, tout juste bon à être définitivement jeté au placard. Au lieu de se focaliser sur son âge et sa longévité au plus haut niveau, tout le monde devrait plutôt être en admiration devant ce qu'il a fait et ce qu'il continue de faire ! Combien de pilotes pourraient en dire autant à 34 ans ? Un autre, s'il avait voulu, aurait pu également toujours être à son meilleur niveau et occuper le devant de la scène : André Malherbe. Plus ça allait, plus il se bonifiait. Un autre très, très grand bonhomme.

A l'opposé, que penses-tu des pilotes de la nouvelle génération ?

A part Van De Berk, je ne les connais vraiment pas beaucoup. Pour avoir vu rouler celui-ci, en lever de rideau du GP de Hollande 500 1987, j'ai pu constater qu'il pilotait vraiment très, très bien. De plus, en supercross, il a réalisé quelques résultats que je qualifie d'exceptionnels. Maintenant, de là à savoir s'il montrera autant d'habileté au guidon d'une 500, c'est une autre histoire. Une 500, ce n'est ni une 125 ni une 250 : en tombant, tu peux te faire très mal ! Et puis, c'est quand même un pilotage vraiment différent. Regarde Geboers qui, malgré son talent, n'a pas encore réussi à s'imposer dans la catégorie reine. Et pourtant, ce n'est pas faute d'essayer !

Réciproquement, comment vois-tu la « descente » de Jobé en 125 ?

Difficile d'émettre un avis puisque je ne l'ai jamais vu au guidon d'une 125. Par contre, je me souviens très bien d'Eric Geboers sur sa 125 au Motocross des Nations. Vu son gabarit et l'expérience acquise auparavant dans cette catégorie, je m'attendais à ce qu'il fasse un truc. Au lieu de ça, il a beaucoup souffert et son come-back d'un jour n'a guère été convaincant. Je pense donc que Georges va avoir beaucoup de difficultés à s'imposer, ce qui ne m'empêche pourtant pas de lui souhaiter bonne chance.

On vient d'apprendre que l'américain Goat Breker allait rouler à Beaucaire, puis certainement en GP 500. Qu'en penses-tu ?

Cela va d'abord me faire plaisir de le revoir puisqu'il roulait pour Kawasaki, lorsque j'étais moi-même pilote officiel de cette marque. Quant à ses chances de réussite, je suis assez circonspect. Vivre sept mois en Europe, s'acclimater à la nourriture, aux voyages incessants, à la boue (rires)... c'est une autre histoire ! Il va souffrir. Regarde, l'an dernier, Liles ou, encore avant, Larson. Cela dit, il peut très bien surprendre en cross inter, mais de là à s'imposer en GP...

Au fait, tu nous a dit tout à l'heure que tu t'entraînais beaucoup moins assidûment cette saison, mais quand as-tu repris l'entraînement ?

J'ai repris l'entraînement physique (footing, musculation) en novembre. Côté moto, j'ai recommencé en janvier. D'ailleurs, je n'aurais pas pu reprendre avant, mon père (NDLR : son mécanicien) ayant été passer les fêtes de fin d'année en Californie.

Tu n'as donc pas pris de vacances ?

Non. Je considère déjà en avoir assez pris l'an dernier, je n'en ai plus besoin !

Ton absence au sein du team anglais, lors du dernier Motocross des Nations, avait-elle quelque chose à voir avec le « soufflet » que t'avait subi O'Mara à Maggiora (NDLR : on se souvient que l'Américain l'avait déposé avec sa... 125 cm³) ?

Pas du tout. En début de saison, j'avais déjà informé la fédé britannique de ma décision, le mois de septembre correspondant à l'époque où ma femme devait accoucher. Et puis, même sans cela, mon épaule blessée ne m'aurait pas permis d'apporter un soutien maximum au team anglais. Enfin, que tout le monde se rassure, je compte bien être sélectionné pour l'édition 88 qui va se dérouler en France. Pour en finir avec

l'épisode Maggiora, je trouve que la presse a beaucoup trop fait étalage de mon duel avec O'Mara. A cette époque, j'avais déjà rempli mon contrat en décrochant le titre mondial 500 et le reste n'avait plus beaucoup d'importance. Mon but, c'était le titre. Alors, que je me sois fait battre par une 125, ça a beaucoup plus impressionné les journalistes que moi. En ce qui me concerne, j'avais déjà rempli mon contrat, alors me faire battre aux Nations... O'Mara, par contre, qui tentait alors de sauver son contrat chez Honda, était surmotivé. Il a réussi une course superbe, bravo !

Vas-tu recommencer l'expérience, qui t'avait poussé à t'aligner l'an dernier au championnat d'Angleterre 250, afin de redonner de l'agressivité à ton pilotage ?

Non, c'est terminé, je me contenterai seulement du championnat 500. Mon repos forcé m'a donné ce qu'il fallait côté agressivité. Je me sens paré.

Pour rester en Angleterre, que penses-tu de Herring ?

Rob ? C'est un gars sympa avec qui je n'ai pas le moindre problème. Pour lui, 88, est une année-clé. Cette saison, il va y avoir beaucoup de pression sur lui, tout le monde attend de grandes choses de sa part. Et lorsque tu es dans pareille situation, ce n'est pas vraiment facile. J'en sais quelque chose. Il y a aussi, malheureusement, la blessure qu'il s'est faite en Amérique. De fait, ça va être doublement difficile pour lui. Enfin, il a de gros moyens !

Et les autres pilotes anglais ?

Pour Nicoll aussi, c'est la plus dure saison qui commence. Cet hiver, pour la première fois, il est allé au Japon : Kawasaki attend beaucoup de lui.

Tu sembles beaucoup moins pote avec lui qu'auparavant ?

C'est vrai. On s'est un peu frotté en championnat d'Angleterre et j'ai finalement réussi à conserver mon titre, alors qu'il se voyait déjà champion. Depuis, on se dit simplement bonjour, c'est tout.

Ton contrat avec Honda expire quand ?

A la fin de l'année, mais je désire vraiment rester chez eux.

Un challenge façon Jobé ou Geboers, ça ne te tente pas ?

Le 125, le 250 ou même le side-car, je n'en ai rien à foutre ! Moi, c'est le 500. Encore et toujours.

Concernant le supercross, ton avis est toujours le même ?

Oui. Je trouve que c'est toujours aussi super à suivre à la télé, mais je n'ai vraiment aucune motivation pour en faire. Et puis, si tu veux parvenir au sommet, il te faut travailler très dur, passer énormément de temps à s'entraîner spécifiquement. Je laisse ça aux autres, ce n'est pas mon job.

Comment as-tu ressenti l'accident de Malherbe ?

Toute ma famille a été profondément choquée. Aujourd'hui, j'ai encore du mal à réaliser qu'il est irrémédiablement cloué sur un lit. Avoir passé tant d'années sur des circuits de cross, pour rester paralysée au Paris-Dakar, c'est injuste. Malheureusement, après avoir pris sa retraite, il a peut-être fait LA course de trop. Cela me servira pour plus tard. Quand je raccrocherai, cela sera définitif. Hors de question, même pour une somme fabuleuse, que je refasse une compétition officielle. Il ne faut jamais revenir sur sa première décision. Si quelqu'un lui rapporte cette interview, qu'il sache pourtant que toute « l'Angleterre moto » est avec lui. C'est un trop grand champion pour qu'il termine ses jours de la sorte. De tout mon cœur, j'espère qu'il s'en sortira.

Le mot de la fin ?

Cette année, je n'ai qu'un seul objectif : reconquérir le titre mondial. Il n'y a que ça qui compte !

Eric Geboers : « Si je suis à 100 %, personne ne pourra me suivre en 500 ! »

Moto Revue : Tu as vraiment l'air en pleine forme, d'où reviens-tu ?

Eric Geboers : De Thaïlande (rires) ! De Pits-burry exactement, au sud-ouest de Bangkok.

Vacances ?

Pas vraiment. Je faisais du... parachutisme ! Il va d'ailleurs fallu que j'écourte mon séjour d'une semaine, ayant été rappelé par Honda pour les essais de la nouvelle 500. C'est toujours comme ça...

Le parachute, c'est ton nouveau hobby ?

Complètement. De plus, je fais des figures en compagnie d'une super équipe belge qui a déjà participé au championnat du monde. A Pits-burry, j'étais avec eux pour participer à un « boogie ». C'est une réunion annuelle qui regroupe 150 personnes, représentant une douzaine de nations. Ce genre de rendez-vous peut même attirer jusqu'à 800 participants.

Comment en es-tu arrivé là ?

Tout a commencé l'an dernier à Mol où, pour fêter mon titre mondial, j'avais décidé d'arriver sur le circuit en parachute. Cette fois-là, j'ai bien sûr sauté en tandem et j'y ai tout de suite pris goût. Comme les parachutistes qui m'encadraient étaient hyper-sympas et qu'ils étaient bosés pas loin de chez moi, je suis ensuite allé leur rendre une petite visite. Ils n'ont pas vraiment eu besoin de me pousser beaucoup pour que je fasse un saut en solo. Après une rapide formation accélérée, j'ai donc fait ce saut et je suis réellement tombé amoureux de ce sport. A ce jour, je totalise 45 largages et je saute déjà en formation. Avec quatre autres parachutistes, j'arrive déjà à enchaîner six figures d'affilée. Pas mal, hein ? Mais ce qui me branche le plus, c'est de sauter en formation groupée. A ce jour, mon record, c'est quatorze personnes, groupe dans lequel j'ai sauté le dernier pour venir les rejoindre. On s'entraîne d'ailleurs à écrire « THE KID » dans le ciel. Pour « KID », c'est ok, mais nous avons encore besoin de quatorze autres parachutistes pour écrire « THE ». A vingt-huit, nous devons donc réussir à écrire mon surnom, et je réserve cette première au cross de Mol (le circuit de mon club), où j'espère bien fêter mon titre 500 ! Ensuite, cela ne me déplairait pas de m'aligner en exhibition officielle. Pour ce faire, il me manque encore cinq sauts pour être qualifié.

Tu sembles attacher beaucoup d'intérêt à ce sport ?

Disons que c'est quelque chose qui me plaît beaucoup-beaucoup (avec son inimitable accent flamand, SVP !). C'est une des rares disciplines que je peux pratiquer sans penser au moto-cross.

Et les risques ?

Si tu fais attention, ils sont minimes. C'est une discipline où il faut savoir garder son calme, il ne faut sauter qu'en s'entourant d'un maximum de précautions. J'aborde chaque saut avec beaucoup de prudence et je ne me fais larguer que lorsque toutes les conditions de sécurité sont réunies. On n'a pas le droit de jouer au rigolo quand on parle de parachutisme.

Tu vas continuer à sauter pendant la saison ?

Peut-être pas du tout. En fait, cela dépendra de la tournure du championnat. Si tout se passe bien, je ne dis pas que je ne ferai pas un ou deux sauts. Cependant il faudra qu'il fasse très beau, pour que j'en profite un maximum !

Lorsque paraîtra cette interview, le Touquet sera passé. Comment vois-tu l'édition 88 ?

C'est une course vraiment trop spéciale pour que je me risque à un pronostic définitif. Alors, disons que je suis très motivé et que je pars, bien entendu, pour gagner. Sur le fond, je sais que je suis le plus vite, mais cela ne veut pas dire que je vais gagner. Enfin, avec l'expérience acquise l'an dernier, je crois avoir tout assimilé pour m'imposer. J'y vais pour ça !

Qui a réellement décidé de ton retour en 500 ?

Honda et moi. Je voulais vraiment revenir en 500, Honda le souhaitait aussi, cela s'est fait tout simplement. A croire que l'usine a deviné mes pensées.

Cela a été officialisé à quel moment ?

Lors de la réunion d'après-saison, en septembre. C'est d'ailleurs la première chose que l'usine m'a demandé en arrivant : voulez-vous revenir en 500 ?

Tu sembles y tenir particulièrement ?

Complètement, même ! Le titre 500, j'en rêve... Comme en 87 j'ai enfin retrouvé ma forme optimale, je sais maintenant que je suis prêt à 100 % pour triompher dans la catégorie reine.

Mais si tu te ratais ?

Je n'y pense même pas !

Quand se termine ton contrat ?

Fin 88, avec option pour 89.

Durant l'inter-saison, on a parlé de toi chez Yamaha ou Suzuki...

C'est vrai que j'ai eu des contacts avec Yamaha, mais ça n'a guère été bien loin. Quant à Suzuki, tout le monde pensait qu'il suffisait que l'usine me recontacte pour que j'y retourne immédiatement. Cela a peut-être été vrai à une certaine époque, mais c'est fini. Sentimentalement, j'ai été longtemps lié avec eux, mais c'est désormais terminé et je dirais même que, maintenant, je me sens beaucoup plus attaché à Honda. Désormais, chez les rouges, je me sens vraiment chez moi !

Pourquoi n'es-tu pas venu à Bercy ? L'argent, la crainte de la concurrence... ?

L'argent ! C'est la seule et unique raison de ma non-venue à Paris-Bercy : c'est désormais le supercross le plus prestigieux au monde, je sais qu'il faudrait que j'y sois moi, en tant que professionnel, je ne veux pas baisser mes tarifs (NDLR : et quels tarifs !) Alors, ayant de bons rapports avec G.L.O., je suis plutôt enclin à accepter leurs propositions. Comme il m'a toujours très bien payé, et d'une façon régulière, je vais régulièrement dans ses organisations. Avant, j'aurais certainement baisé mes prix et je serais quand même venu à Paris. Aujourd'hui, non. En tant que pro, j'ai décidé de me rendre là où l'on me donne ce que je veux. C'est ainsi !

Bercy 89 ?

Si l'on me donne ce que je demande, j'y serai. Au fait, penses-tu que Johnson continuerait à venir s'il ne touchait pas ce qu'il désire ? (NDLR : précisons qu'Eric exige une prime de 50 % supérieure à ce que réclame R.J !) En aucun cas, je ne fais un boycott de Bercy : payez-moi à ma juste valeur et je viendrai. Et puis, il est hors de question que je ne vienne que pour un soir, comme en 86. C'était une erreur de ma part. Maintenant, la balle est dans « votre » camp !

Que penses-tu de la nouvelle génération d'Euros en supercross ?

Concernant Bayle, je ne peux pas le juger, puisque je ne l'ai jamais véritablement vu rouler en SX. Enfin, si je me fie à tout ce que j'ai entendu de lui, je crois que c'est un super. Si on parle maintenant de Van De Berk, je l'ai déjà plus souvent battu qu'il ne l'a fait ! Fondamentalement il ne m'est pas supérieur et je suis plus régulier que lui. Entre nous, cela serait plutôt du genre : un coup à toi, un coup à moi. Et comme sur l'ensemble, je le devance toujours aux meilleurs résultats... Il y a encore un pilote qu'il ne

faut pas oublier : Pedro Tragter. Celui-ci, il va bien, vraiment bien. Il a d'ailleurs fait quelques courses (comme Bologne), où il m'a carrément surpris. A eux trois, et à mes yeux, ils forment la nouvelle génération euro en SX.

Tu viens d'avoir ici l'occasion de voir rouler Bayle. A-t-il tout pour devenir un futur très grand ?

Il est très bon, c'est indéniable. Il a d'ailleurs déjà acquis tous les automatismes qui ne trompent pas. Il saute avec un pareil bonheur de la 125 à la 250 et à la 500. Avec lui, tout paraît facile. Il ne lui reste plus maintenant qu'à... confirmer. C'est le plus dur...

L'an dernier, tu m'avais dit que tu entendais bien transformer « The Kid » en « The Boss ». C'est toujours d'actualité ?

Plus que jamais. Tu connais quelque chose de mieux que... « The Boss » ?

Cela se rattache obligatoirement à la triple couronne : 125-250 et 500. Mister 875, c'est toujours ton but ?

Assurément. D'ailleurs, il se pourrait même que Honda y ait déjà pensé. Si je l'emporte en 500, il me resterait encore qu'à conquérir le titre 125... pour Honda. Je pense qu'Honda me le demandera. Tu imagines la pub ? Enfin, pour cela, il faudra que l'usine allonge les dollars. Là aussi, je serai intraitable. Quand, comme Bayle, tu n'as que 18 ans, l'important c'est d'avoir la moto. En restant chez Honda, il l'a compris. A mon âge (26 ans en août), il est temps de penser à l'argent (NDLR : on peut lui faire confiance !) Une carrière de pilote n'est pas extensible à l'infini.

Quel est ton avis quant à la décision de Jobé ?

Il prend un gros risque. Mais, après tout, c'est le propre de tous les sportifs, hein ?

Mais encore ?

Je n'ai rien contre Georges, mais je pense que son style de pilotage ne convient pas à la 125. Mais, ça, il le sait déjà. Malgré tout, il a quand même pour lui plusieurs points positifs... C'est incontestable qu'il le talent, il l'a déjà suffisamment prouvé. Face à Strijbos et Bayle, il part à égalité : pour tous, la poignée de gaz est toujours à droite ! S'il réussit à trouver son style propre — mais je ne suis pas certain qu'il y parvienne — il peut créer la surprise. Enfin, chapeau quand même pour ce qu'il a fait l'an dernier, même s'il a profité d'un championnat relativement facile. Pour lancer son concept de team privé — Dédé et moi absents, Vimond puis Thorpe et Van Der Ven blessés — il ne pouvait pas mieux tomber. Indirectement, c'est sûrement ce qui l'a poussé à descendre en 125 cette année. Sinon, avec ma montée et le retour des Honda usine, il n'avait aucune chance de réitérer son coup. Enfin, bonne chance quand même.

Concernant ta petite taille, beaucoup pensent que c'est un désavantage pour la conduite d'une 500. Qu'en-tu à répondre ?

Tu sais, quand je parle à Thorpe, il me dit toujours : « j'ai six pouces de trap et, toi, il t'en manque six »... Cela résume assez bien ce que je pense de ma taille. Il y a certains désavantages, comme lors des courses dans la boue, mais je n'y attache vraiment pas beaucoup d'importance. Je vais même te confier le fond de ma pensée : si je suis prêt à 100 %, personne ne peut me suivre — et ne me suivra ! — en 500. Depuis l'an dernier, je pense enfin en avoir définitivement terminé avec mes problèmes de genou. A partir de là, le doute n'est plus permis : au maximum de mes possibilités, je ne crains personne. Terminées mes saisons 85 et 86 en 500, où je me présentais déjà diminué derrière la grille de départ. Aujourd'hui, je sens déjà que je suis très proche de mon niveau maximum. Plus très loin du niveau 83, où j'étais vraiment au top. Il me reste encore à gagner un peu de forces dans les jambes. Quand tu as ma taille, et surtout pour piloter une 500, tu dois avoir des jambes d'acier. Je les aurai !



Tu n'essayes pas plutôt de te persuader que tout va bien avec tes genoux, alors qu'il reste encore un doute sur leur résistance ?

Pas du tout. J'ai toujours un petit blocage au niveau du genou droit, mais ce n'est rien par rapport à tout ce que j'ai enduré. J'ai tellement laissé de sueur pour revenir à mon meilleur niveau, que ce n'est pas un petit blocage qui peut altérer mon moral. Maintenant blindé, moralement comme physiquement, rien ne peut plus arrêter ma marche en avant !

Tu donnes l'impression d'être particulièrement sûr de toi ?

Oui. Pour étayer cela, permets-moi simplement de te rappeler quelque chose. Depuis 1980 et mon entrée en mondial 125 (3^e), je me suis toujours maintenu au sommet des championnats du monde 125, 250 et 500 confondus. Sans ma blessure en 1984 où, au pire, j'aurais encore terminé troisième, je ne suis jamais allé plus loin que la troisième place finale. Connais-tu un seul pilote qui, depuis son entrée en mondial, en ait fait autant ? Je tiens à marquer ma décennie de cette manière.

Tout à l'heure, on parlait des meilleurs Euros en supercross. Si on prend également en considération les résultats « outdoor », vois-tu LE véritable champion de demain dans la génération actuelle ?

Là, je remplace Tragter par Strijbos. En parlant de Dave, je crois qu'il est actuellement confronté au problème que j'ai connu. Depuis l'an dernier, il doit lutter avec son épaule qui lui pose toujours quelques problèmes, même s'il ne s'en plaint pas. C'est pourtant toujours un super pilote !

Et les Américains ?

Ca va et ça vient. Le seul qui soit vraiment au-dessus du lot, c'est Johnson. C'est incontestablement LE crossman du moment.



L'histoire retiendra que c'est le 6 février que Jean-Mi a découvert sa 125 HRC pour la première fois. Pour les GP, il aura deux mécaniciens (Jean-Marie et Didier), un kiné et un caméraman (son cousin) à sa disposition.

Après le drame de Malherbe, es-tu toujours aussi intéressé par le Dakar, épreuve que tu as déjà faite en voiture ?

Oui, ça me dit toujours de le refaire. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi tout le monde s'acharne avec autant de vigueur contre ce rallye. En Hollande, il y a eu une très violente campagne anti-Dakar après l'accident du camion d'assistance de De Rooy. Mais pourquoi s'en prendre à la course ? Il n'y a rien dans le règlement qui interdit à un camion d'atteindre les 200 km/h. D'accord, chaque année ça va de plus en plus vite, mais c'est aux concurrents de connaître leurs limites. Personne ne t'oblige à rouler au-delà du seuil que tu t'es fixé. Non, le gros problème du Dakar, ce sont les étapes. Chaque jour, c'est une véritable course contre la montre. Pour moi, il faudrait d'ailleurs supprimer les étapes et fixer un point de départ et d'arrivée avec quelques points de passage. C'est tout. La vraie aventure, c'est ça. Libre à chacun de rouler jour et nuit s'il le souhaite, de s'arrêter lorsqu'il est à bout de forces... Chacun pourrait alors rouler à son véritable rythme et il y aurait quand même un vainqueur... On m'a dit que c'était le rêve de Thierry Sabine, pourquoi ne pas le réaliser ?

Une conclusion ?

Je regrette vraiment qu'il n'y ait pas de GP de France cette année, parce que c'est une épreuve qui me réussit toujours bien. Enfin, je pourrai quand même me rattraper au Motocross des Nations ! J'aimerais tant que la Belgique mette fin à la domination américaine...

Jean-Michel Bayle : « Le titre mondial, c'est tout ce que Honda attend de moi ».

Moto Revue : Cette moto d'usine, c'est un peu l'aboutissement d'un rêve, tu ressens cela comment ?

Jean-Michel Bayle : Ben, ça fait plaisir...

Pas plus enthousiaste que ça ?

En décembre, j'avais déjà reçu une 125 spéciale en provenance du Japon et j'ai passé environ 40 heures à son guidon. Comme la nouvelle n'est pas réellement très différente de l'autre, cela me fait beaucoup moins d'effet.

Déçu par ce que tu viens de tester, alors ?

Oh, non ! Si c'est vrai qu'esthétiquement seule la fourche diffère, la nouvelle lui est pourtant supérieure dans tous les domaines.

Mais encore ?

Le moteur va mieux et la suspension aussi. Mais surtout le gros avantage de celle-ci, c'est que je peux enfin tout régler à ma convenance. Si je le désire, Honda me modifie la position des repose-pieds, me change la forme de la pédale de frein, etc. C'est principalement là où une machine HRC est véritablement différente d'une machine de série même si, extérieurement, elle ressemble énormément à une 125 CR standard.

Au fait, si Honda-France n'avait pas été en mesure de t'avoir une moto en provenance directe de l'usine, tu serais allé ailleurs ?

Oui, certainement. J'avais même déjà essayé une Cagiva.

Des regrets ?

Pas du tout.

Mais cette Cagiva, par rapport à ta Honda d'aujourd'hui ?

Franchement, je ne me rappelle plus trop

comment elle marchait. Cela me semble maintenant bien loin. Peut-être parce que j'ai passé beaucoup de temps au guidon du premier proto Honda.

Pendant trois jours, cinq personnes du HRC se sont consacrées à la mise au point de ta moto. Cela fait quel effet ?

Je n'ai pas vraiment ressenti quoique ce soit de particulier. Les tests s'étant déroulés chez moi, sur mon terrain d'entraînement, je n'ai pas été dépassé.

Maintenant que tu as deux mécaniciens à ton service, quel va être le rôle de ton père ?

Il va amener le camping-car sur toutes les courses, tout en continuant de s'occuper de mes engagements et du bon fonctionnement de l'équipe.

Tu vas encore te déplacer en camping-car ?

Non, c'est terminé. Désormais, et selon les distances, j'irai en voiture ou je prendrai l'avion.

Et cette tendinite aux deux bras survenue juste après Bercy ?

Elle est en voie de complète guérison. D'ailleurs, tous les jours, je continue à me faire traiter au laser.

Cela t'a perturbé dans ton entraînement ?

Pas réellement. Comme j'ai repris la moto le 2 janvier, soit après presque un mois d'arrêt, ce repos forcé ne m'a pas trop dérangé. Cela m'a obligé à prendre un peu de repos et ce n'est pas plus mal.

Ton premier rendez-vous 88, c'est Beaucaire, tu lui accordes beaucoup d'importance ?

Non, pas spécialement. Je dirai même que je vais aborder cette course beaucoup plus relax que l'an dernier. Au début je pensais m'y aligner sur une 500, mais je vais certainement rouler en 250 cm³ ou même sur ma 125 d'usine. Je ne tiens pas à me fatiguer les bras inutilement. Je prendrai les manches comme elles viennent, sans me fixer d'objectif particulier.

Après Beaucaire, on te verra beaucoup en France ?

Pas du tout ! Jusqu'au premier GP en Italie (le 3 avril), je n'ai aucune course à mon programme, mis à part peut-être une épreuve en Italie, où je souhaite faire une ultime mise au point au guidon de ma 125 de GP.

Tu as fait l'endurance de Sète, pourquoi ne pas avoir enchaîné avec le Touquet ?

Honda-France n'y va pas et ce n'est pas une épreuve qui me tente vraiment. Et puis, pour faire fort au Touquet, il faut s'aligner sur une 500, et je ne me sens pas encore prêt à rouler trois heures d'affilée sur une grosse.

Tu ne roules pas quand le GP d'Italie, mais ensuite tu vas quand même enchaîner dans la foulée : mondial, 125 Inter et championnat supercross. Tu y penses déjà ?

A vrai dire, je ne sais même pas si je vais participer au championnat supercross. Cette année il y a neuf épreuves au programme, ce qui représente un total de quinze courses. Cela fait vraiment beaucoup. Et puis, si tu regardes le calendrier prévisionnel, tu t'aperçois qu'il doit y avoir une épreuve, le lundi soir, juste après le GP du Portugal. Et le dimanche suivant, c'est le championnat 125 Inter... A partir de là, j'hésite à disputer le championnat supercross.

Honda-France est d'accord ?

Je viens d'en parler à Jean-Louis Guillou (le team-manager de Honda-France) et il m'a laissé libre de mon choix.

Si, espérons-le, tu revenais sur ta décision. Tu t'alignerais toujours en 250 ?

Je n'aurai certainement pas besoin de me poser



Steve Whitelock contemplant la 125 de Bayle. Pour l'anecdote, l'Américain a décidé de maigrir de... 40 kilos. Autre challenge important.

cette question. Mais si tu y tiens, je pense que j'aurais aimé rouler en 125. Pour changer...

Tu réserves ta 125 HRC exclusivement au mondial ?

Non, je l'utiliserai également dans le 125 Inter. Il faut bien la rentabiliser (rires) !

As-tu déjà pensé à l'après-mondial : le Motocross des Nations en France, Bercy ?

Pas du tout ! Mon objectif 88, c'est le titre mondial 125. C'est tout ce qu'Honda attend de moi.

Supposons qu'après avoir remporté le titre, Honda US te propose d'aller rouler la saison 89 là-bas. Accepterais-tu ?

Oui. Sur ce dont j'ai déjà pu me rendre compte sur place, j'aimerais assez vivre et rouler en Amérique.

Après cette année « sabatique » — mais oh combien instructive et profitable ! — tu choisiras de disputer le mondial 250 ou 500 ?

Pas la moindre idée. Et puis, qu'est-ce qui te dit que j'aimerais revenir en Europe ? Pourquoi pas prolonger encore un peu l'expérience américaine...

Steve Whitelock : « Jean-Michel, je lui tiens d'ores et déjà une place au chaud dans le team 500... »

Moto Revue : Comment devient-on manager du team HRC cross ?

Steve Whitelock : Il n'y a pas franchement de recette miracle. D'abord pilote amateur puis mécanicien pour des potes dans les courses de désert en Californie, je suis entré chez Kawasaki-USA début 1971. Jusqu'en 73, j'étais attaché à la vitesse et je travaillais pour le Canadien Yvon Duhamel. Puis je suis passé chez Suzuki pendant six mois — venant d'ailleurs en Europe avec Paul Smart — avant d'entrer chez Honda fin 74. Passé au département cross, je me suis tour à tour occupé de Gaylon Mosier, Rex Staten et Marty Smith. En 76, nommé coordinateur du team Honda US pour les Grands Prix cross, je suis venu en Europe avec Pierre

Karsmakers et Marty Smith. L'année suivante je me suis occupé de Lackey et, en 78, du tandem Lackey-Noyce. Début 79, on m'a envoyé au Japon pour des essais mais, lorsque je suis revenu, j'ai été viré ! Je n'ai jamais su exactement pourquoi et je me le demande toujours. J'ai alors complètement quitté le milieu moto... jusqu'à ce qu'Honda me recontacte en 83, pour m'occuper du programme vitesse avec Lucchinelli. En 84, je suis revenu au moto cross en travaillant pour Vromans, avant d'être nommé Team Manager pour la saison 85. Cette année j'en serai donc à ma quatrième saison dans mes fonctions, avec, à mon actif, les deux titres de Thorpe en 500 (85-86) et celui de Geboers en 250 (87). Pas trop mal, je crois...

Tu es souvent en conflit avec les organisateurs et les sponsors (cf : l'affaire des dossards Camel), n'as-tu pas le sentiment d'en faire un peu trop ?

Pas du tout ! J'ai la chance d'appartenir à l'équipe la plus importante et je me sers de ce poids pour défendre les intérêts de la marque et des pilotes. J'attache beaucoup d'importance à la sécurité et aux droits des coureurs qui, pourquoi pas, peuvent se retrouver un jour chez Honda. C'est ma façon de préparer l'avenir.

Pourquoi assiste-t-on cette année au véritable retour des Honda d'usine 500 ?

Je l'arrête tout de suite. Ce ne sont pas des machines d'usine, mais seulement des prototypes préfigurant les modèles de série 89. Le temps des véritables machines d'usine est maintenant révolu : trop cher, trop différents des modèles vendus au public. L'an dernier, Honda avait décidé d'aligner des machines dérivées des CR de série : bien pour l'image, mais négatif d'un point de vue technologique. Cela ne sert à rien d'avoir une « CR Replica » avec plein de pièces en alliages spéciaux, irréalisables en série. Mieux vaut au contraire tester des solutions directement applicables aux machines du futur. Se servir de la course comme d'un laboratoire permanent, dans l'optique de la prochaine série, c'est maintenant la nouvelle politique Honda. Ainsi les motos de Thorpe et Geboers préfigurent de très près la 500 89, et en 89 on travaillera pour 90, etc.

Même au niveau de la fourche upside-down ?

Si celle-ci donne entière satisfaction aux pilotes et aux ingénieurs, oui.

Après le titre de Jobé, as-tu songé à l'intégrer au team usine ?

Oui, mais le Japon n'a pas voulu, ayant décidé de faire remonter Eric en 500.

Terminé, la catégorie 250 ?

Au moins pour 88. Après le GP du Brésil, l'an dernier, j'avais pourtant rencontré le sponsor de Rodney Smith, les cigarettes Hollywood. A cet instant ses dirigeants étaient vraiment intéressés pour monter un team en vue du mondial 88. Il s'est ensuite avéré que le coût total était plus élevé que prévu, et comme le GP du Brésil a malheureusement disparu du calendrier 250...

La présence de Jean-Michel Bayle en 125 au guidon d'une machine fabriquée par le HRC a-t-elle quelque chose à voir avec toi ?

Pas réellement. Honda-France achète les deux Honda d'usine, les pièces, le camion (ex-Rothmans vitesse) et paie le salaire de Jean-Marie (NDLR : ex-mécano de Malherbe et « champion du monde » 87 avec Jobé, SVP !), et le service course HRC — basé en Belgique — servira simplement de plaque tournante à son mécanicien. Ainsi, le Japonais responsable des amortisseurs Showa n'aura pas à faire d'incessants aller-retour en France pour s'occuper des suspensions de Jean-Michel. Et puis, comme nous sommes en liaison directe avec le Japon, s'il y avait un gros problème technique, l'usine serait immédiatement prévenue.

Je ferai cependant le maximum pour qu'il décroche le titre. De fait, j'ai d'ailleurs déjà inscrit les deux premiers GP 125 à mon programme.

Que penses-tu de lui ?

Même si par malchance il ne devait pas être champion du monde cette année, cela ne changerait rien à ma position. En lui, je vois l'avenir, la succession logique d'Eric et de David, même s'ils ont encore de belles années devant eux. Avec Jean-Michel, ou prépare les années 91, 92, je lui tiens d'ores et déjà une place au chaud dans le team 500 HRC. Il a le potentiel et, en toute logique, il doit terminer dans la catégorie reine.

Et s'il décidait de quitter Honda ?

Il ferait une erreur. Même si cette saison il n'est QUÉ pilote Honda-France, il a derrière lui toute la technologie de l'usine. Notre job : lui donner le petit plus qu'il n'aura pas ailleurs. Plus que l'argent, Honda lui donne le matériel pour gagner. Et ça, ça n'a pas de prix !

Revenons au mondial 125, où situes-tu Jobé ?

Sa régularité peut s'avérer payante en fin de saison. Mais comme Jean-Michel est, semble-t-il, tout aussi constant que lui, je ne vois pas Georges créer l'exploit. Mais, qui sait... ?

Comment vois-tu l'avenir du motocross ?

C'est une discipline qui a encore un certain potentiel côté expansion. Mais pour cela, il faut absolument que la FIM, les organisateurs, les usines, les sponsors et les pilotes essayent d'aller dans la même direction. Ce n'est malheureusement pas le cas. Certains ont proposé que les trois catégories se disputent le même jour (sur trois circuits différents) afin d'avoir un calendrier plus homogène. C'est impossible pour les usines d'envoyer leurs responsables, le même week-end, sur trois lieux différents. Le personnel n'est pas extensible. Et puis, côté retombées presse, c'est le moto-cross en général qui en pâtirait. Vous non plus, que je sache, vous n'êtes pas des centaines à faire ce boulot. Vous réussiriez à bien couvrir les trois GP ? Non ! En revanche, la formule américaine : 125 et 250 ensemble sur le même circuit puis 125 et 500, me semble la bonne. Public, presse et usines, tout le monde y trouve son compte. Cette formule fait pourtant reculer les organisateurs, qui ont peur de ne pouvoir assurer financièrement deux plateaux. Qu'ils commencent à calculer à combien leur coûtent leurs courses annexes et les attractions diverses. Au bout du compte, ils seraient gagnants. Tu imagines un peu cette saison, Thorpe-Geboers d'un côté, Bayle-Jobé de l'autre, mais sur le même circuit. Le rêve...

Un pronostic sur le mondial 500 : tes deux Honda devant ?

Je l'espère et... j'en suis intimement persuadé. Nous sommes d'ailleurs là pour ça ! Vu le potentiel de chacun des deux pilotes et la manière dont ils vont se stimuler, je ne me fais pas trop de souci.

Lequel terminera devant l'autre ?

Je te le dirai à l'issue du dernier GP (rires)...

Mais encore ?

Ce n'est pas à moi de faire un tel pronostic, établissant ainsi d'entrée une véritable hiérarchie. Ce sont deux types très différents, qui méritent autant l'un que l'autre de décrocher le titre : Eric vise le « combiné » 875, tandis que David tient plus que tout à réussir son comeback. La formule idéale serait que chacun remporte douze manches et autant de places de second. L'égalité absolue. Ça serait géant !

Quelque chose à ajouter ?

Le motocross étant un sport magnifique, des plus spectaculaires qui soient, j'aimerais voir encore plus de monde autour des circuits, pour des courses toujours aussi superbes avec un calendrier mieux fait. Je n'arrive d'ailleurs pas à comprendre pourquoi le cross ne bénéficie pas d'un support médiatique plus important. Parmi tous les sports mécaniques, il n'y en a pas un seul qui fasse vibrer autant le public que le mot-cross. C'est vraiment la discipline numéro un !