

Pilote de Moto Cross

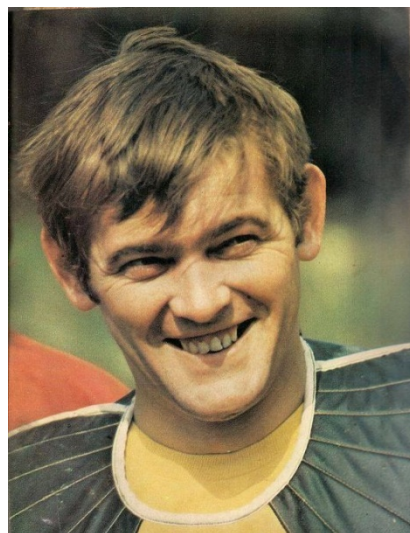
Joël ROBERT (Belgique)

24/11/1943 - 13-01-2021 (Décédé à 77 ANS)



C'est une triste nouvelle pour le motocross Belge et l'histoire, ! Joël Robert, 77 ans, est décédé le 13 janvier 2021 à l'hôpital de Saint-Joseph de Gilly. Joël était diabétique et a eu plusieurs accidents vasculaires . En mauvaise santé depuis plusieurs années, il a succombé des suites du Coronavirus. « L'enfant terrible du motocross » comme on avait l'habitude de le surnommer laisse une carrière immense derrière lui.

Joël Robert est lié à la croissance, à l'explosion et au développement du sport de motocross dans les années 1970 en raison de ses talents naturels et de son visage souriant. Six fois champion du monde 250 (1964, 1968, 1969, 1970, 1971 et 1972) Il est né à Châtelet, en Belgique, le 26 novembre 1943. Il a dominé la catégorie 250cc pendant près de dix ans - d'abord pour CZ et plus tard pour Suzuki . Il a couru une courte période pour l'usine Puch en 1976.



Né le 24 novembre 1943 à Grandrieu, Belgique.

À 6 ans, son père, pilote de motocross et de speedway, lui construit sa première moto. Un Gillet 125cc. A 16 ans, la fédération donne à Joël une licence (normalement à 18 ans) et il participe à sa première course le 10 avril 1960, avec une Zundapp 250cc. Il remporte sa première course à Chimay Belgique.

En 1961, avec une licence d'expert, et une 250 Greeves, Joel compte 6 victoires et termine 2^{ème} du championnat de Belgique.

1962, Il remporte 5 victoires avec 250 Greeves il est Champion de Belgique, il participe à quelques épreuves du Championnat du monde (GP). Il termine 4e en Suisse, 6e en Grande-Bretagne, 6e à Tchécoslovaquie, 10e en Belgique et 11e en Allemagne. Durant l'hiver, il s'entraîne et court en Angleterre.

Palmarès

Avec ses 6 titres en Mondial Mx et ses 50 victoires de GP, Joël ROBERT a été surnommé "Monsieur Motocross" Ces records ont tenu 30 ans ... pour être égalisés en 2002, puis dépassés par Stefan EVERTS.

1962 16e du Championnet du Monde 250cc GREEVES

1963 25e du Championnat du Monde 250cc GREEVES

Champion de Belgique 250cc inter CZ

1964 Champion du monde 250cc CZ

Champion de Belgique 250cc inter CZ

1965 Vice champion du monde 250cc CZ

1966 Vice champion du monde 250cc CZ

Champion de Belgique 250cc inter CZ

1967 Vice champion du monde 250cc CZ

1968 Champion du monde 250cc CZ

1969 Champion du monde 250cc CZ

Vainqueur avec l'équipe de Belgique du Moto Cross des Nations 250cc et 500cc

1970 Champion du monde 250cc SUZUKI

Vainqueur avec l'équipe de Belgique du Moto Cross des Nations 250cc

1971 Champion du monde 250cc SUZUKI

Vainqueur avec l'équipe de Belgique du Moto Cross des Nations 250cc

1972 Champion du monde 250cc SUZUKI

Champion de Belgique 250cc inter SUZUKI

Vainqueur avec l'équipe de Belgique du Moto Cross des Nations 250 et 500cc

1973 19e du Championnat du Monde 250cc SUZUKI

Champion de Belgique 250cc inter SUZUKI

1974 10e du championnat du Monde 250cc SUZUKI

1975 9e du championnat du Monde 250cc SUZUKI

1976 20e du Championnat du Monde 250cc PUCH

1963, Il remporte 5 victoires et est de nouveau Champion de Belgique. Il participe à tous les GP 250cc, En Allemagne, il essaie une CZ pour la première fois et prend un premier contact avec l'usine CZ. A la fin de la saison, l'importateur belge CZ propose de donner à Joël une 250 CZ d'usine pour la saison prochaine.

1964, Joël commence la saison avec la CZ. Il remporte 9 GP et devient 250 Champion du Monde au GP de Finlande. Il remporte également le championnat de Belgique.

1961-1962 Début en mon Championnat du Monde avec une Greeves.



1965, il obtient son premier contrat d'usine complet avec la société tchécoslovaque CZ. Il a quelques problèmes mécaniques mais gagne 3 GP et prend la deuxième place derrière Viktor Arbekov au Championnat du Monde. Champion de Belgique encore une fois.

1966, il remporte 4 GP et termine deuxième du championnats du monde 250cc derrière Torsten Hallman.

1967, Il remporte 5 GP, de nouveau deuxième du championnat du monde 250cc derrière Torsten Hallman. En octobre, il participe à la série américaine Trans-AMA et termine premier à Pepperell, Massachusetts.

1968, ce coup-ci c'est 6 GP qu'il remporte et un deuxième titres de Championnat du Monde 250 cc. Il remporte également le championnat de Belgique et est deuxième de la série Trans-AMA.

1969, Encore 6 GP et un 3^{ème} titres dans la poche . À la fin de l'année, Joël signe son premier contrat avec Suzuki pour 1970.

En 1970, avec la Suzuki. Joël remporte 4 GP et son quatrième championnat du monde 250.



Avec la 250 CZ bitube il domine la scène du championnat du monde 250cc

Avec la 250 CZ des années 1968-1969 il est un monument dans la catégorie



1971, un record dans la même saison, 8 GP gagnés et un cinquième titres de champion du monde 250.

1972, l'homme des records avec 6 victoires de GP et un sixième titres de champion du monde toujours dans la catégorie 250cc. Lors de l'entraînement du GP de Belgique 500cc à Namur, Joël se blesse au genou, mais refuse la chirurgie.

1973, son genou ne s'est pas amélioré il glane que 15 points et termine 18^e du championnats du monde.

1974, avec un genou toujours douloureux, Joël fait mieux en marquant 58 points, il termine 10^e du championnat du monde 250cc.

En 1975, il est neuvième du championnats, Suzuki rompt son contrat d'usine.

1976, Joël signe avec Puch, mais ne court que quelques GP sélectionnés pour terminer à la 19^{ème} place du championnat. Sa dernière course professionnelle était une course internationale en France sur un Puch 400MC.

Il remporte 250 victoires mondiales et internationales, 50 Epreuves de GP et 6 titres de Champion du monde 250cc



Spectaculaire, naturellement doué et très fort physiquement.

Quand et comment êtes-vous entré dans le monde de la moto ?

A l'âge de six ans. Mon père était un bon coureur en motocross et en vitesse. Mon oncle et mon cousin aussi. La moto, c'était une histoire de famille ! Mais ce ne fut pas facile au départ, je ne touchais pas les repose-pieds...

Quelle fut votre première compétition ?

Bien plus tard après mes débuts en moto ! En 1960, j'avais seize ans à Heusden. Et je gagne ma première course, un mois après, le 11 mai à Chimay. Il avait beaucoup plus et le terrain n'était qu'un bournier. Au bout de trois tours, on m'arrête car je suis le seul à rouler et à grimper les raidillons. Je gagne par KO !!

Quand avez-vous su que vous deviendriez professionnel ?

A vingt ans, après mon titre de Champion du Monde. J'étais bien parti, vu qu'à dix-neuf ans, j'étais Champion de Belgique 250cc, donc il y avait une progression.

Que vous offrait votre premier contrat ?

Rien du tout !! En 1964, j'avais une moto de série que m'avait offerte l'importateur CZ pour la Belgique, Mr Manset. Comme j'ai gagné le championnat du monde, l'usine m'a récompensé avec une Skoda 1000 MD !

Pour quelles raisons avoir signé chez CZ, puis chez Suzuki ?

En 1964, je n'étais pas pilote d'usine CZ. Ce ne fut qu'en 1965, après mon titre. J'avais un contrat alléchant avec une moto et des pièces...et si j'avais été Champion du Monde, j'aurais eu une prime. Hélas, j'ai terminé trois fois deuxième. Pour Suzuki, il y a plusieurs raisons. Cela faisait six ans que j'étais chez CZ, j'avais eu trois titres et trois places de vice-champion (1965, 1966 et 1967). Le contrat était alléchant aussi. Enfin, les Japonais m'avaient contacté en juillet et Sylvain Geboers avait déjà signé chez Suzuki.

Avec l'arrivée des Japonais sur le marché des motos de cross, C'est au tour de l'usine Suzuki, d'engager le meilleur pilote du moment en 250cc.



Ici en compagnie de ses compatriotes engagées par l'usine Suzuki, Roger de Coster 500cc, Gaston RAHIER 125cc, l'époque où la Belgique dominait le motocross mondial.



La fameuse 250cc Suzuki RH d'usine .



Joël ROBERT dans ses oeuvres dans les années 1970 au guidon de la Suzuki officiel.

Qui fut votre plus grand rival ?

Torsten Hallman, sans hésiter ! Pour la saison 1965, Victor Arbekov, bien sûr. Et puis après Sylvain Geboers. J'ai toujours eu des rivaux costauds !

Etiez-vous vraiment rivaux avec Sylvain Geboers ?

Oui, nous avons été rivaux à un moment. Au début, on s'entendait bien, on voyageait ensemble, jusqu'à fin 1970 environ. Lors d'une manche au Grand Prix de Suisse, il m'est rentré dedans et je n'ai terminé que deuxième du GP. A partir de ce moment notre entente a été un peu moins bonne. Pendant plus d'un an nous ne nous sommes pas parlés. Nous étions déçus de cette situation. Et puis est arrivé le Grand Prix de Suisse 1972. Il a chuté au départ et une bonne partie des pilotes lui est passé dessus. Il avait la jambe cassée. Sa femme est venue me voir dans le parc coureurs et j'ai accompagné Sylvain dans l'ambulance jusqu'à Mol.

1972 est l'année de votre sixième titre mondial, pensiez-vous en gagner un septième au début de l'année 1973 ?

Au début oui, mais après deux-trois GP, non. Je m'étais fait mal au genou l'année d'avant à Namur et j'avais décidé de ne pas me faire opérer.

Comment avez-vous vécu la finale de 1974 ?

J'étais présent, c'était un peu bizarre. Ce qu'ils ont fait à Falta, c'est dégueulasse. Il était à deux pilotes de moi sur la grille de départ, personnellement, je ne l'ai pas vu sauter.

Qu'en avait pensé votre mécanicien ?

Viktor était écoeuré, comme beaucoup d'autres. Je crois me souvenir que KTM avait offert une Mercedes à Moiseev, pour son titre.

Quelles étaient vos relations avec Viktor Lahita ? Vivait-il toute la saison en Belgique ?

Nos relations étaient bonnes, nous étions comme des frères. Il a été mon mécanicien pendant plusieurs années. Il repartait souvent en Tchécoslovaquie, car il fallait refaire la moto régulièrement. Il revenait avec un cylindre et un échappement spéciaux.

Racontez-moi les voyages derrière le rideau de fer ?

L'ambiance était très bonne. Tous les pilotes étaient à l'hôtel, on faisait la fête ! Même si sur la piste on se bagarrait entre nous. Et puis les spectateurs ! 80, 90 000 selon les GP. On parlait un peu avec les gens, mais en URSS on se méfiait plus !

Et le voyage jusqu'à Kichinev ?

Pour une fois j'avais tout préparé ! Avion depuis Bruxelles jusqu'à Bucarest, puis voiture de location pendant 250 km environ, jusqu'à Kichinev. Je me rends à Iasi, proche de la frontière pour obtenir les autorisations de passage de la voiture, mais il n'y a pas d'hôtel. J'ai donc dormi dans la voiture pour être à la première heure à la douane. Le lendemain matin, on me donne les papiers, mais on me dit que j'allais avoir des problèmes. Les douaniers étaient en train de jouer aux échecs ! J'ai attendu une heure ! Puis on est venu me dire que je ne pourrais pas aller en URSS avec une voiture de location roumaine ! Je pensais à mes entraînements de l'après-midi, que j'allais peut-être rater ! Du coup, j'ai voulu traverser la frontière à pied avec ma valise, mais c'était interdit ! Je n'avais plus qu'une seule solution : prendre un train à Iasi. J'y retourne, mais à la gare, on ne me donne pas le ticket car on me dit que les Soviétiques ne sont pas au courant ! Là, coup de chance, un chauffeur de bus soviétique me reconnaît et prévient les organisateurs de la course. Les douanes soviétiques et roumaines sont finalement au courant et j'ai pu prendre un train le dimanche matin à 2h30 ! La suite du voyage a encore duré quelques heures, car il a fallu changer les essieux du train, car les rails n'étaient pas de la même largeur ! Je suis quand même arrivé à temps pour les entraînements du dimanche matin !

Comment étiez-vous organisé pour les déplacements au début de votre carrière, puis comme pilote d'usine ?

Au début, c'était la voiture et la remorque. Après c'était la voiture et l'avions pour les déplacements lointains.

Pourquoi avoir choisi Laguëpie pour vos stages avec les pilotes ?

En 1964, lors du Grand Prix de France, j'étais déjà Champion du Monde. J'avais abandonné en première manche, sur problème de piston. J'avais quitté le circuit plus tôt. Sur la route, je me suis fait arrêter par la police : "Vous deviez participer à la fête de Laguëpie, il faut revenir !". Je n'ai pas fait demi-tour, il fallait que je rentre pour une course en Belgique, le lendemain. Ayant raté cet événement, j'avais promis de revenir chaque année.

Quels étaient vos circuits favoris ?

Je n'en avais pas de préférés. Il y avait de beaux circuits en Tchécoslovaquie, Yougoslavie, Union Soviétique, Grande-Bretagne, Pologne et France.

Tous les admirateurs se rappelleront de cette photos.



Avec son style dominateur, fluide, quelque soit la moto, ici avec la Puch, il était un régal pour les yeux à le voir piloter.

Quels étaient vos points forts ?

La boue. Plus c'était boueux et pluvieux, plus je roulais comme s'il ne pleuvait pas !

Quels étaient vos points faibles ?

Les pistes très rapides et au sol très dur..

Avez-vous aimé les courses aux Etats-Unis ?

Plus spécialement les premières années, car nous étions les pionniers. Quand nous arrivions sur les circuits, il fallait commencer par créer la piste et planter les piquets. Les pilotes américains ne se battaient que pour les places de 3 ou 4ème. Il y avait un folklore sympathique. C'était en fin de saison pour nous, après les GP. Et là-bas aussi, on se bagarrait encore avec Torsten Hallman !

Avez-vous aimé les courses aux Etats-Unis ?

Plus spécialement les premières années, car nous étions les pionniers. Quand nous arrivions sur les circuits, il fallait commencer par créer la piste et planter les piquets. Les pilotes américains ne se battaient que pour les places de 3 ou 4ème. Il y avait un folklore sympathique. C'était en fin de saison pour nous, après les GP. Et là-bas aussi, on se bagarrait encore avec Torsten Hallman !

Quel effet vous a procuré la nomination de meilleur sportif belge de l'année ?

C'est difficile à dire. J'étais très content, j'ai sursauté ! Quelqu'un m'a appelé pour m'annoncer la bonne nouvelle. Pour la première coupe de l'Avenir à Jalmioux, j'avais appelé le Roi de Belgique pour l'inviter. Il y a 5 ans, le Prince Philippe, qui avait 8 ans à l'époque, m'a dit qu'il était à Jalmioux lors de la première édition.

Auriez-vous aimé roulé en supercross ?

Je ne sais pas. Peut-être pas au début, c'était un peu casse-gueule ! Les terrains se sont améliorés par la suite. Je ne sais pas si j'aurais été bon ! En tout cas, c'est un spectacle magnifique.

Quel est votre plus beau titre de Champion du Monde ?

Le premier en 1964. C'est cette année-là où je gagne mon premier Grand Prix et en plus c'était en Belgique.

Quelle est votre plus belle course ?

Je ne sais pas. En tout cas, je me suis bien bagarré avec Torsten Hallman. 1er-2ème, 2ème-1er, on était souvent roue dans roue ! Je me souviens d'un Grand Prix en Hollande, en 1967. Torsten avait gagné la première manche d'une toute petite avance. En deuxième manche, j'étais devant mais j'entendais son moteur juste derrière moi ! Jusqu'à ce qu'il abandonne à trois tours de la fin dans les bois. Lors d'un Grand Prix de Suède, avec Ake Jonsson, j'avais mon frein arrière cassé depuis le premier tour. Finalement, on s'est bagarré jusqu'au dernier tour, à la limite de l'étouffement ! Et puis un dernier ! Grand Prix de Finlande. Grand Prix qui était important pour l'attribution du titre ! Ake Jonsson était en tête et je ne l'ai dépassé qu'au bout de quarante-cinq minutes ! Il m'avait fallu 25 à 30 minutes pour reprendre mon souffle !



Fin de carrière pour Joël au guidon d'une PUCH d'usine.



Ici en compagnie de son fidèle mécanicien de l'époque CZ, Viktor Lahita.

Avec son expérience de grand pilote, il deviendra le manager de l'équipe de Belgique pendant de nombreuses années.



Tout à une fin, recordman des titres de Champion du Monde jusqu'à l'avènement de Stefan Everts, Joël est heureux que cela soi fait par un de ses compatriotes.



Ford MUSTANG MACH I 1971

Joël Robert
Kampioen van België / Champion de Belgique 250cc
1963, '64 & '66.
Wereldkampioen / Champion du Monde 250cc 1964, '68,
'69 & '70.



La petite commune de Laguëpie dans le Tarn en France et Joël Robert c'est une histoire d' amour et de respect. La Ford Mustang et Joël c'est le prestige, bref! Il aura marqué un bout de l'histoire du Motocross et tous les passionnés qu'ils a fait rêver lui doivent un grand Bravo et Merci! Repose en paix.