

M 06846 - 1 - F. 2,99 € - EY

© Honda Motor Europe (South)



## 6 cylindres sinon rien !

Monté incliné vers l'avant de 30°, le six-cylindres est suspendu sous le cadre et participe à la rigidité de l'ensemble. Son géniteur, le génial ingénieur Soichiro Irimajiri, a réussi à contenir sa largeur en reportant l'alternateur derrière le banc de cylindres. Mais, bien qu'il soit à peine plus large qu'un quatre-cylindres, le « six en ligne » limite la garde au sol en conduite sportive. Lors de la mise sur le marché de la CBX, en 1978, son moteur est le plus puissant jamais installé sur une moto routière produite en grande série.



Edouard Bracame sur la Honda 1000 CBX (1978)

2,99 €

# COLLECTION JOE BAR TEAM

n°1

50's - 80's : les Motos Cultes

**Edouard Bracame**  
sur la **Honda**  
**1000 CBX**

exclusif !



## Dossier Honda 1000 CBX 1978

- La perle de Tokyo • Technologie de pointe
- L'échappée japonaise • Le 6-cylindres post-CBX
- Revue de presse • Portfolio

hachette

bonus

Les  
**chroniques**  
du **Joe Bar**  
signées Chris Deb himself





# La Honda 1000 CBX de 1978



# SOMMAIRE

## Votre figurine de collection page 4

Pour donner un avis éclairé sur ce que vaut la Honda 1000 CBX en 1978, au moment où elle sort en France, il n'y a pas meilleur pilote que le roi du multicylindre 4-temps de l'époque, Édouard Bracame en personne !



Votre figurine

Photo G. Falissard

## Dossier : Honda 1000 CBX page 6

La sortie de la Honda 1000 CBX est un événement clé de la fin des années 1970, où l'escalade à la cylindrée et au nombre de cylindres fait rage, sous l'influence d'une industrie japonaise très agressive...



Honda 1000 CBX

© Honda Motor Europe (South)

## L'actu moto du moment page 12

Pour s'imposer parmi les grosses cylindrées, la Honda 1000 CBX s'arme du plus gros et puissant moteur du moment et affronte une concurrence de qualité, jusqu'à courir et gagner le Bol d'Argent. La presse est séduite !



Honda 1500 F6 C

© Honda Motor Europe (South)

## Les années 2000 page 19

Héritière du six-cylindres moto signé Honda, une version custom du premier constructeur mondial reprend le flambeau de la CBX et aborde sereinement les années 2000. Cette Honda 1500 F6 C roule toujours !



Souvenir de la CBX

© Archives Moto Journal

## Les chroniques du Joe Bar page 22

Sous la plume de l'auteur du Joe Bar Team en personne, les Chroniques du Joe Bar racontent les mille et une discussions de comptoir échangées quotidiennement chez Joe. Voici le premier épisode de ce feuilleton palpitant.

## Portfolio page 25

La Honda 1000 CBX, moto culte de la fin des années 1970, reste dans les mémoires en raison de certains temps forts dont chacun garde sa propre image clé. Votre portfolio en conserve une trace.



# ÉDITO

## Numéro 1



Aux yeux des personnages du Joe Bar Team, les véritables motos cultes sont les leurs, autrement dit, celles des 70's.

Mais Ed la poignée et ses potes sont nés dans les 50's, ont grandi avec les bécanes des 60's et ont tordu leur poignée de gaz jusqu'au delà des 80's. Ce qui fait d'eux des témoins privilégiés de ce qu'il est permis d'appeler « les trente glorieuses de la moto ».

Depuis l'ère des premières machines de GP, rien ne leur a échappé et leurs expériences de champions de quartier font aujourd'hui autorité pour passer en revue les temps forts de l'histoire de la moto. En lever de rideau de votre boîte à souvenirs de motard, ce premier numéro de votre Collection « Joe Bar Team 50's-80's - Les motos cultes » vous propose une petite virée avec Édouard Bracame, en 1978, au guidon de l'inoubliable Honda 1000 CBX. Gaaaz !

BAR2

## Votre figurine de collection



par Fane

# Édouard Bracame et la Honda 1000 CBX

Pour tester ce que vaut la 1000 CBX, il n'y a pas meilleur pilote d'essai que Bracame. Pour lui, une Honda avec 2 cylindres et 250 cm<sup>3</sup> de plus que sa « Four », ça ne se refuse pas ! Voici en exclusivité les propos inédits d'Édouard Bracame, recueillis et interprétés par son fidèle porte-parole... Roro.



DESSIN FINAL

© Glénat / Fane

En toutes circonstances, Ed la poignée ne jure que par le quatre-cylindres de sa 750 Honda, quitte à faire montre de mauvaise foi. Aux commandes du monstrueux six-cylindres de la nouvelle Honda 1000 CBX, en cette année 1978, son avis est sans équivoque...

Quand Honda met le paquet, ça cause ! » s'empresse de déclarer Bracame « Ils nous refont le coup de la 4-pattes dix ans plus tard, histoire d'enfumer la concurrence ». Sitôt revenu de son galop d'essai, Édouard Bracame est dithyrambique. Le gros multicylindre 4-temps de la Honda CBX, large comme un bahut campagnard avec ses six collecteurs d'échappement chromés, lui en a mis plein les yeux.

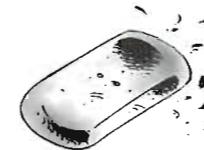
Bien qu'elle lui soit vite apparue plus frimeuse que voyageuse, la CBX a de qui tenir. Il n'a pas échappé à Ed la poignée qu'une version à six échappements adaptables souligne la descendante directe des motos d'Hailwood. Sur sa Honda Four, il avait sacrifié à la mode du 4-en-1 mais, pour lui, sur ce six-cylindres, six sorties mégaphones s'imposent. Le verdict de cet essayeur hors pair est sans appel : « Pour épater la galerie, y-a pas mieux ! »



Votre figurine de collection

CRAYONNÉ

1978: la Honda 1000 CBX

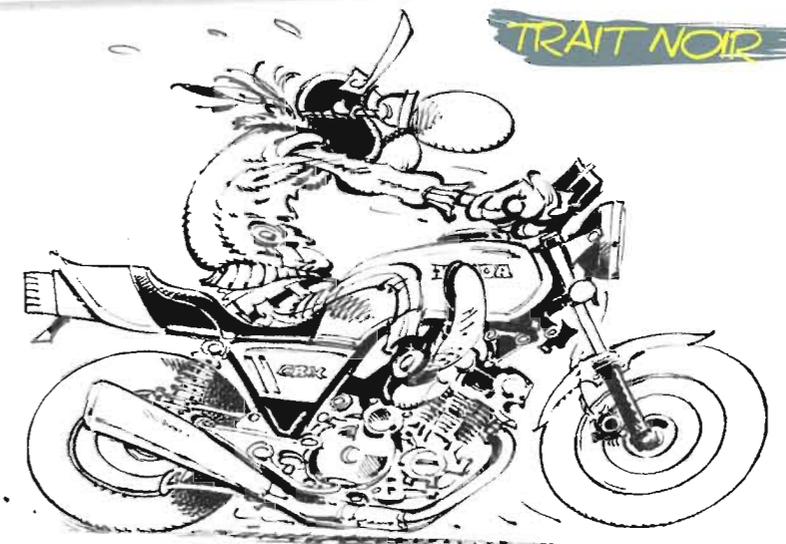


Avant de se fixer sur ce crayonné, Fane avait envisagé de confier à Ed une CBX un peu folle, dotée de six pots, ou bien de lui coller un énorme 6-en-1. Finalement, il a choisi la logique de laisser au six-cylindres son mélodieux 6-en-2 d'origine.

© Glénat / Fane



TRAIT NOIR



© Glénat / Fane

reconnait-il immédiatement. « Mais pour pas me faire larguer quand on se tire la bourre avec les potes sur routes sinueuses, je vais garder ma 4-pots allégée, kitée Sawashyé et boostée au nitroglycérime-méthanol. » Bracame est donc capable de lucidité, notamment lorsqu'il est question de mettre en jeu son image. « C'est que j'ai une réputation à tenir, moi, mon gars ! Si tu me laissais la CBX suffisamment longtemps, je dis pas que je ne me pencherais pas dessus. Avec une préparation Bracame un peu poussée, y-a peut-être moyen... Faudrait renforcer le cadre,

mettre une fourche plus grosse, changer les amortis arrière... Ça fait beaucoup de boulot et des frais. Mais y-a de bons trucs sur cette meule : les demi-guidons réglables, les pneus tubeless et ce six-cylindres de rêve ! » Plus il a de soupapes, plus il est heureux. « Question soupesse et onctuosité, je crois pas qu'on arrivera un jour à faire mieux ! Avec ce 6-pattes on est sur un tapis volant à bas et moyens régimes et sur un dragster dans les tours. C'est magique ! » Venant d'un spécialiste comme Édouard Bracame, le compliment vaut son pesant d'or.

Édouard Bracame et la Honda 1000 CBX



# Honda 1000 CBX

## La perle de Tokyo

Héritière des six-cylindres du grand Mike Hailwood, la Honda 1000 CBX reste dans la mémoire collective motocycliste comme une moto de route merveilleusement motorisée.



© Honda Motor Europe (South)

Dévoilée au Salon de Tokyo en octobre 1977, la Honda 1000 CBX est commercialisée en Europe dès 1978. Ce premier modèle est positionné comme étant une version sport, qui met en exergue un énorme six-cylindres jusqu'alors inédit sur une moto de série.

Les années 1970, théâtre d'une surenchère acharnée à la cylindrée et à la puissance, obligent Honda à redorer son blason après s'être retirée des courses de vitesse. Pour ce faire, Soïchiro Honda, fondateur de la firme éponyme, bien qu'il en ait quitté la présidence en 1973, intervient avec toute son influence pour que soit confiée la conception de la future Honda superbike à un autre Soïchiro,

et pas le moindre. Soïchiro Irimajiri est l'ingénieur qui conçoit les Honda six-cylindres 250 et 350 cm<sup>3</sup> de Grand Prix, machines avec lesquelles Mike Hailwood fut double champion du monde en 1966 et 1967. Pour sa nouvelle mission, celui qui deviendra plus tard le directeur général de Honda Motor Co Ltd, Soïchiro Irimajiri, ne se prive d'aucune des sophistications techniques qui lui servirent jadis pour construire ses moteurs de course :

6 cylindres en ligne, double arbre à cames en tête, 24 soupapes, 6 carburateurs. Le résultat est exceptionnel : 1047 cm<sup>3</sup>, 105 ch !

### Cadre minimaliste

Le châssis de la CBX est une épine dorsale en tubes entrecroisés qui forment un treillis sous lequel le moteur suspendu participe à la rigidité de l'ensemble. Cette solution met en valeur le moteur qui exhibe ses six collecteurs d'échappement. Bien qu'impressionnant, le six-cylindres est à peine plus large (4,5 cm) que le « quatre pattes » de la CB 750 grâce au déport de l'alternateur derrière les cylindres. Mais cette structure du cadre a aussi des inconvénients, surtout avec un moteur dont la masse est respectable et avec des suspensions qui avouent vite leur limite. Le reste de la partie-cycle est conventionnel, avec une fourche télescopique, qui paraît bien frêle face à l'imposant six-cylindres, et des combinés ressort-amortisseur classiques. Seules les roues innovent avec le concept Comstar de jantes boulonnées en tôle d'aluminium emboutie, qui permet le montage de pneumatiques sans chambre Tubeless.

### Un joyau !

Présentée en octobre 1977 à Tokyo, la Honda 1000 CBX est commercialisée en juillet 1978. L'équipe de Soïchiro Irimajiri l'a conçue en un an et demi et le succès d'estime est immédiat. La Honda 1000 CBX est portée par l'image de son multicylindre exceptionnel, l'aura que lui insuffle le mythe Mike Hailwood et ses brillantes performances : 225 km/h et 11' 5 au 400 m départ arrêté ! La 1000 CBX remporte le premier Bol d'Argent 1978, une compétition réservée à des motos de série, organisée en prélude du Bol d'Or. Mais le succès commercial fait défaut. La « vitrine technologique » coûte cher et ne s'écoule pas bien, d'autant que sa tenue de route, son freinage et son importante consommation (10 à 12 litres/100 km) l'exposent à la critique.



© Honda Motor Europe (South)

Après une première année de mévente, Honda repositionne la CBX 1000 dès 1981, dans une version résolument routière.



© Honda Motor Europe (South)

À l'abri de la bulle de carénage, un tableau de bord tout confort fait son apparition.



© Honda Motor Europe (South)

Un top-case de luxe et deux valises rigides amovibles sont proposés en options.

### Honda ajuste le tir

Face à cette mévente, Honda réagit radicalement en retirant son joyau de la vente dès 1979. Les ingénieurs nippons revoient leur copie de fond en comble et la 1000 CBX réapparaît au catalogue du constructeur un an plus tard, avec un positionnement commercial réajusté. La prestigieuse sportive dépouillée, initialement baptisée Supersport, s'est transformée en grande routière, résolument utilitaire avec un carénage, des sacoches optionnelles et une suspension arrière à mono-amortisseur dite ProLink. Les ventes ne progressent pourtant que trop peu. Bonifiée pour certains mais dépréciée aux yeux des puristes, la Honda 1000 CBX continue laborieusement sa carrière chaotique, qui s'achèvera discrètement en 1984.



Honda 1000 CBX

# Technologie de pointe

La Honda 1000 CBX est construite autour d'un moteur exceptionnel et sophistiqué. Son six-cylindres en ligne est une pièce mécanique noble restée longtemps inégalée.

**P**our concevoir la Honda 1000 CBX Soïchiro Irimajiri a eu carte blanche. Ce technicien motoriste s'est appliqué à construire une superbike de prestige autour d'une architecture moteur analogue à celle qu'il utilisa quatorze ans auparavant, lors de la création des machines de course 250/6 qui ont permis à Jim Redman et Mike Hailwood de s'illustrer dans les Grand Prix du championnat du monde de vitesse.

## La surenchère absolue

En matière de construction moto, la tendance des années 1970 se résume à une inflation effrénée des nombres de cylindres et de chevaux. Après la Honda quatre-cylindres 750 cm<sup>3</sup> de 1969, puis la Kawasaki quatre-cylindres 900 cm<sup>3</sup> de 1972, la surenchère d'Irimajiri, ose en 1977, une Honda six-cylindres 1000 cm<sup>3</sup> et une puissance supérieure à 100 ch. Les côtes moteurs super-carrées permettent des vitesses de rotation élevées. Ces hauts régimes sont également rendus possibles par les solutions techniques retenues au niveau de la distribution : un double arbre à cames en tête qui commande quatre soupapes par

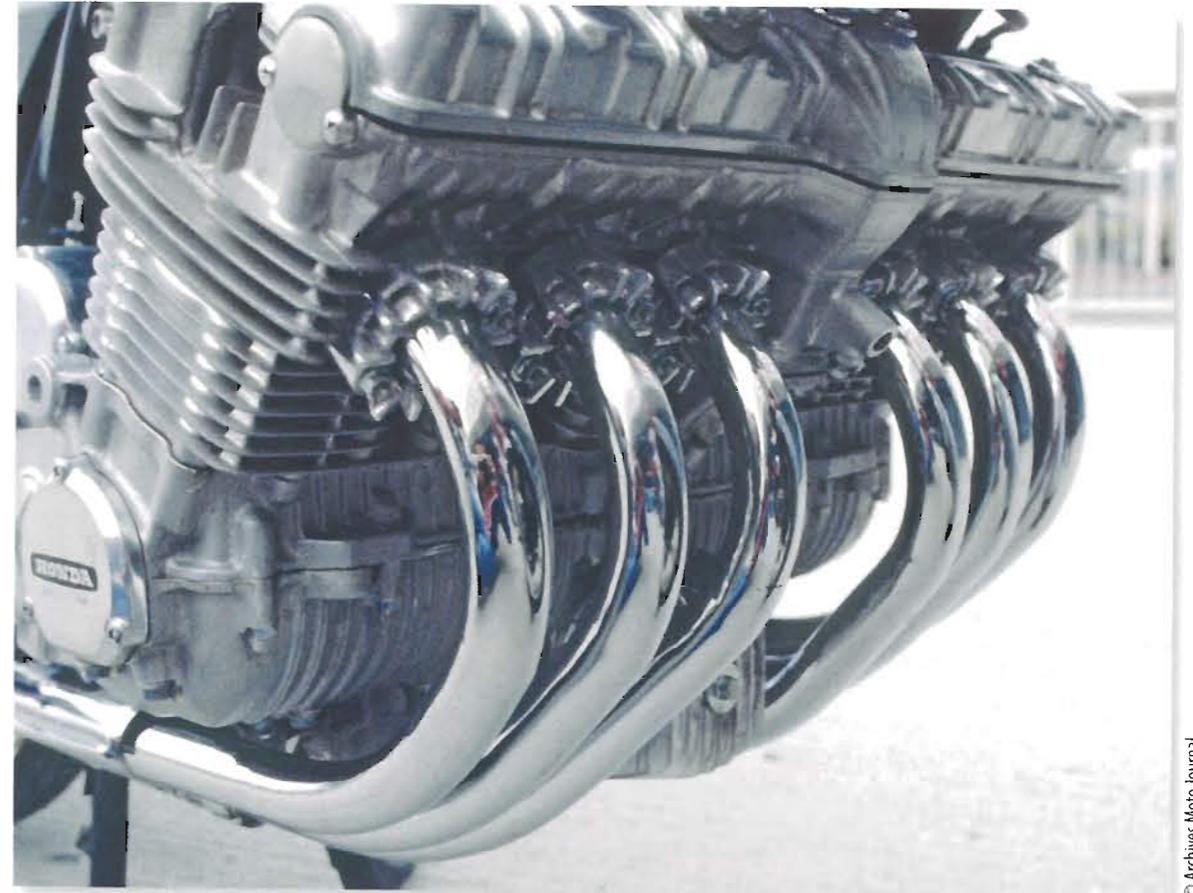
cylindre. Pour gaver cette mécanique racée, six carburateurs à dépression sont installés derrière le banc de cylindres basculé de 30° vers l'avant.

## À peine plus large qu'un « quatre pattes »

Cette inclinaison du bloc en alliage léger permet une meilleure ergonomie en laissant de la place pour les jambes du pilote. Dans le même ordre d'idée, les six pipes d'admission des carburateurs Kehin de 28 mm de diamètre sont légèrement coudées vers l'intérieur. Pour contenir l'encombrement du six-cylindres, à peine plus large (+ 4,5 cm) que le quatre-cylindres de la CB 750, l'alternateur est implanté derrière les cylindres. Il faudra attendre plus de 30 ans pour qu'un six-cylindres en ligne de moto de route plus étroit soit conçu : celui des BMW K 1600.

## Choix discutables

En revanche, au niveau de la partie-cycle, l'équipe de Soïchiro Irimajiri a fait fausse route, en jugeant que ce qui convenait à une moto de course de 250 cm<sup>3</sup> légère (la 250/6 d'Hailwood pesait 114 kg) suffirait pour une moto de route d'une cylindrée quatre fois supérieure et très nettement plus lourde (270 kg avec huile et essence). La gageure était d'autant plus inaccessible que cette grosse Honda de série est loin de bénéficier d'une qualité de suspension comparable à celle d'une moto de course. Sa fourche télescopique paraît fluette face à la largeur du six-cylindres et ses amortisseurs latéraux, bien qu'affublés de multiples réglages, sont d'une efficacité relative qui contribue aux louvoiements de la machine, un manque de rigidité qui apparaît dès que la moto roule à une vitesse élevée.



La taille du moteur, soulignée par ses six sorties d'échappement chromées, est spectaculaire. Pourtant, malgré l'ajout de deux cylindres à son quatre-cylindres référent, Honda limite son élargissement en agençant l'alternateur en position arrière (+ 4,5 cm).



Le créateur de la Honda 1000 CBX, l'ingénieur motoriste Soichiro Irimajiri est le concepteur des fabuleux six-cylindres de Grand Prix pilotés dans les 60's par Redman et Hailwood. Il deviendra le directeur général de Honda Motor Co Ltd.



Cette vue « éclatée » du moteur de la CBX permet de visualiser le report de l'alternateur à l'arrière du bloc-cylindres. Grâce à des pipes incurvées, les carburateurs latéraux sont déportés vers l'intérieur pour ne pas gêner les jambes du pilote.

### Fiche technique

- **Moteur** : 6 cylindres en ligne transversal refroidi par air
- **Cylindrée** : 1047 cm<sup>3</sup> (64,5 x 53,4 mm)
- **Puissance** : 105 ch à 9 000 tr/mn, puis 100 ch à 9 000 tr/mn
- **Couple** : 8,6 mkg à 8 000 tr/mn, puis 8,5 mkg à 7 500 tr/mn
- **Alimentation** : 6 carburateurs Kehin Ø 28 mm
- **Cadre** : de type Diamond, moteur suspendu
- **Suspensions** : télescopique AV et combinés classiques AR puis Prolink à partir de 1981
- **Freinage** : double disque AV Ø 276 mm et simple disque AR Ø 296 mm
- **Essence** : 25 litres dont 5 de réserve
- **Vitesse maxi** : 225 km/h



© Archives Moto Journal

La première version de la Honda 1000 CBX est proposée en deux coloris : le gris Silver et ce rouge Candy typique de la marque. Celle-ci est livrée avec un équipement minimaliste, sans le kit tubulaire de protection moteur optionnel recommandé à l'époque.

## Un appétit insatiable

La surconsommation en carburant est un autre écueil préjudiciable au succès de ce nouveau modèle. Malgré un réservoir de 25 litres (dont 5 de réserve) et des carburateurs à dépression, l'appétit du six-cylindres restreint la 1000 CBX à une autonomie de l'ordre de 150 km (réserve comprise). Et l'espacement kilométrique entre deux stations d'essence étant souvent aléatoire, il est difficile de rouler l'esprit tranquille au guidon de ce pur-sang. Conscients de leurs erreurs, les ingénieurs japonais essaient de « rattraper le coup » en dotant leur machine d'une suspension arrière de type Pro Link, un dispositif admirablement efficace, mis au point sur

des machines de motocross et très vite validé en compétition sur circuit. Basé sur le principe d'un seul amortisseur central à l'arrière de la moto, actionné verticalement par le bras oscillant avec biellettes et basculeur. La fourche est renforcée, les freins sont musclés et aérés et des carburateurs moins gloutons sont installés.

## Le pur-sang se déguise

En persévérant dans ce sens, la Honda 1000 CBX aurait peut-être pu se relancer, optimiser son potentiel commercial tout en conservant son orientation sportive grandement améliorée. Mais le service marketing du premier constructeur mondial s'en



© Archives Moto Journal

Hormis son moteur aux performances exceptionnelles, les qualités dynamiques de la CBX, bien que positionnée comme sportive, sont perfectibles. La rigidité de son châssis, ainsi que son freinage et sa suspension manquent de rigueur.

mêle et demande aux techniciens d'orienter la CBX vers une utilisation plus « tourisme au long cours ». La sportive est alors affublée d'un habillage confortable, composé d'un carénage, ainsi que de sacoches rigides et d'un top-case de luxe en option. La clientèle sollicitée reste cependant dubitative devant ce pur-sang indomptable, brillant mais capricieux. Déguisé en



© Archives Moto Journal

Le premier tableau de bord de la nouvelle Honda est sans fioritures, ni le moindre habillage de protection. Mais ses cadrans et autres indicateurs délivrent toutes les informations utiles au pilote.

percheron, il n'est pas pour autant docile, sobre, infatigable ni économe. L'inoubliable Honda 1000 CBX, première routière à passer la barre des 100 ch et à utiliser des pneus tubeless, finira sa courte carrière dans l'indifférence totale. Puis son souvenir en fera une moto culte.



## L'évolution de la Honda 1000 CBX

- **1978** : première version codifiée CBX Z livrée en deux coloris : rouge Candy et gris Silver. Son moteur délivre **105 ch à 9000 tr/mn** et un couple de **8,6 mkg à 8000 tr/mn**. La CBX Z est produite à 24 500 exemplaires.
- **1980** : deuxième version dénommée CBX A livrée en trois coloris : rouge Candy, gris Silver et noir Shining. Son moteur délivre désormais **100 ch à 9000 tr/mn** et son couple **8,5 mkg à 7500 tr/mn**. Sa suspension avant est réglable avec ses roulements de direction renforcés. Son bras oscillant est monté sur des cages à aiguilles. Son robinet d'essence est à dépression.
- **1981** : troisième version dénommée CBX B. Elle est **équipée d'un carénage** prolongé de

protections pour les jambes du pilote et peut recevoir, en option, des sacoches rigides et une montre. Sa suspension arrière classique est remplacée par un **système Pro Link progressif à amortisseur unique** avec basculeur et biellettes. Le diamètre de sa fourche passe de 35 à 39 mm. Ses deux disques du frein avant sont ventilés et leurs étriers sont à double piston.

• **1982** : ultime évolution dénommée CBX C. Les options **sacoches et montre** sont montées de série. Le vide-poche dans le dossier de selle renferme un câble antivol. Cette dernière version a été produite à environ 2 700 exemplaires, dont les derniers sont équipés d'une poignée de maintien pour le passager.



Honda 1000 CBX

# La moto en 1978 L'échappée japonaise

A la fin des années 1970, le marché moto explose sous l'impulsion des marques japonaises, qui se livrent à une concurrence effrénée les entraînant dans une surenchère vertigineuse qui joue sur les nombres de cylindres, de centimètres cube et de chevaux.



En 1978, en réponse à une tendance du marché qui consiste à accentuer le développement des moteurs par la puissance et l'énormité, Yamaha propose une moto de série qui enfonce le clou : la 1100 XS s'impose avec une cylindrée record et de 95 chevaux !



© Yamaha Motor France

Les constructeurs européens ne peuvent pas suivre cette escalade et les rares marques italiennes et allemandes qui n'ont pas mis la clé sous la porte se retranchent derrière des gammes standardisées qui se veulent raisonnables et originales. Le moteur 2-temps a été quasiment éradiqué et les mécaniques à soupapes et quatre cylindres sont reines. Les constructeurs japonais n'hésitent plus à proposer, sur leurs motos de route, des technologies jusque-là réservées à la compétition. Le double arbre à cames en tête est monnaie courante sur des machines qui franchissent allègrement la barre

symbolique des 750 cm<sup>3</sup>. On pressent que, dans le cours de la prochaine décennie, la cylindrée des motos se mesurera sur une échelle de quatre chiffres : 1000, 1100, 1200, 1300...

### La Yamaha 1100 XS

Mais, dans le même temps, on estime que les six-cylindres dépassent les limites du raisonnable. Leur exubérance, leur exclusivité et leur prix vont confiner la Honda CBX, tout comme la Kawasaki Z 1300, à des diffusions très restreintes. Les reines du moment, d'un point de vue commercial sur le marché des gros-



En 1978, Benelli s'efforce de défendre sa position de précurseur en matière de mécanique six-cylindres dédiée à une moto de série, face à l'arrivée spectaculaire de la Honda 1000 CBX, en créant le modèle Benelli Sei de 900 cm<sup>3</sup> décliné de son 750 originale.

© Archives Moto Journal

ses cylindrées, se nomment Yamaha 1100 XS, Suzuki GS 1000 et Kawasaki 1000 Z1R. Avec la Yamaha 1100 XS, on accède à un niveau de performances inédit. Sans réelles prétentions sportives, cette grande routière offre une bonne autonomie, une tenue de route saine, un bon freinage et un confort royal. Son quatre-cylindres semble disposer d'un souffle inépuisable et sa transmission finale par arbre et cardan rassure les gros rouleurs. Son poids est certes respectable, mais l'ensemble de ses qualités fait oublier cet embonpoint, qui est vite perçu comme un gage de solidité plutôt qu'un handicap.

### Les Benelli 750 et 900 Sei

En surenchérissant sur la Yamaha 1100 XS avec son très spectaculaire six-cylindres de plus de 100 chevaux, la Honda 1000 CBX ne se crée toutefois pas un terrain conquis. Six ans avant elle, en 1972, le salon de Milan dévoilait la Benelli Sei, une 750 cm<sup>3</sup> six-cylindres en ligne dont l'architecture générale est similaire à celle de la CBX. La mécanique de la moto italienne est moins sophistiquée



Le véritable initiateur du moteur six-cylindres monté en série sur une moto est Italien. Benelli inaugure ce choix mécanique audacieux dès 1974, avec cette Benelli 750 Sei.

© Archives Moto Journal

que le sera celle de la japonaise, puisqu'elle se contente d'un seul arbre à cames en tête et de trois carburateurs. Victime de problèmes de fiabilité, en raison de sa qualité de fabrication perfectible et de composants électriques médiocres, la Benelli 750 Sei ne sera produite qu'à quelque 3 000 unités et jusqu'en 1977. Cette 750 donnera lieu dès l'année suivante, 1978, lors du lancement de la Honda 1000 CBX, à une Benelli Sei esthétiquement remaniée et dont la cylindrée est portée à 900 cm<sup>3</sup>.



© Kawasaki Motor France

La Kawasaki Z 1300 impose un énorme six-cylindres qui cible directement la 1000 CBX, mais dans un registre très différent.

### La Kawasaki 1000 Z1 R

En revanche, la Kawasaki 1000 Z1 R, évolution sportive de la Z1 de 1977, arrive elle aussi en 1978 et avec une certaine assurance. Sa devancière tenait en effet le haut du pavé. Mais le look taillé à la serpe de la Z1R ne cache pas son aspect de « fin de race ». Héritière de la cultissime « 900 Kawa », une lignée majeure mais vieillissante, elle pêche par une tenue de route et un confort perfectibles ainsi qu'un freinage timide sur le mouillé. Sa mécanique à quatre-cylindre est moins « pleine » et généreuse que celles de ses rivales, même si cette sportive fait preuve de bonne volonté en offrant une protection correcte à son pilote, avec un petit saute-vent qui coiffe l'habillage de son tableau de bord. Mais au salon de Cologne de 1978, la véritable réplique de Kawasaki à l'égard de la Honda CBX ne se contente pas d'une simple évolution de R1.



© Kawasaki Motor France

La Kawasaki Z1 R incarne une héritière en bout de course.

### La Kawasaki Z 1300

Fidèle à l'audace qui la caractérise, Kawasaki ose présenter elle aussi une six-cylindres, et sa cylindrée dépasse très nettement celle de la CBX. De plus, sa mécanique fait appel à une technologie non moins surprenante. En chiffres, la Z 1300 est impressionnante : 1286 cm<sup>3</sup>, 120 ch, 11,8 mkg de couple, 230 km/h... mais aussi 325 kg ! Avec ses refroidissement liquide et transmission finale par



© Archives Moto Journal

En 1978, la CBX débarque sur le territoire de la Suzuki GS 1000 (à gauche), la grosse cylindrée meilleur marché du moment.

cardan, la Z 1300 n'a pas les ambitions sportives de la CBX. Son réservoir de 27 litres revendique des qualités de très grande routière, infatigable et luxueuse. Tout au long de sa carrière, qui durera presque dix ans, la Kawasaki Z 1300 va être constamment perfectionnée ; avec l'adoption de l'allumage électronique, en 1981, puis de l'injection électronique, en 1984. Environ 20 000 exemplaires de ce modèle ont été produits pour le marché mondial, dont 10 % ont été commercialisés en France.

### La Suzuki GS 1000

Sous des lignes classiques, la Suzuki GS 1000 dissimule un tempérament brillant. Homogène, elle offre un bel équilibre. C'est une grande routière rapide, à l'aise sur tous les terrains, que ce soient les grands axes routiers ou les routes sinueuses. Son quatre-cylindres n'a rien à envier à



© Archives Moto Journal

La Suzuki GS 1000, concurrente la plus discrète de l'époque.

celui de la Yamaha XS 1100. On peut juste lui reprocher une sophistication excessive de ses suspensions, dont les nombreux réglages superflus auraient pu être évités au bénéfice d'un coût de revient, bien que le prix de cette moto soit déjà sensiblement inférieur à celui de ses concurrentes.



# Honda dans la course

En 1978, Honda a déjà tout gagné sur la scène mondiale. Elle s'offre un temps sabbatique dans les courses d'élite, ce qui laisse la place à d'autres Honda, dans des structures privées, pour s'illustrer lors de rencontres populaires moins prestigieuses... tel le Bol d'Argent !



© Archives Moto Journal

Le seul fait d'arme notable en course de la Honda 1000 CBX est sa victoire au premier Bol d'Argent, en prélude du Bol d'Or 1978, sur le circuit du Castellet. L'équipage victorieux est composé de deux pilotes : Charles-Bernard Andreani et André Arimondo.

16

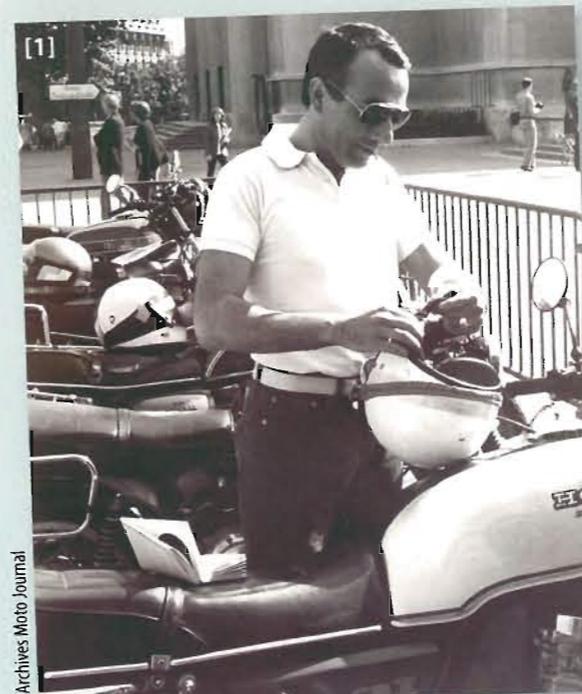
**L**e premier constructeur mondial s'est retiré de la compétition de haut niveau depuis la fin des années 1960, après que les célèbres multicylindres 4-temps Honda se soient lassés de dominer toutes les catégories de vitesse. Bultaco et Morbidelli se partagent les lauriers en 50 et 125 cm<sup>3</sup> avec Ricardo Tormo et Eugenio Lazzarini. Kawasaki rafle les titres 250 et 350 cm<sup>3</sup> avec Kork Ballington. Yamaha s'impose en catégorie reine, 500 cm<sup>3</sup> avec Kenny Roberts, ainsi qu'en Formule 750 avec Johnny Cecotto. Pour Honda, le moment est venu de briller autrement, et en cet automne de 1978, la sortie de son modèle de série le plus puissant du marché, la 1000 CBX, lui en donne l'occasion.

## Coup de maître au Bol d'Argent

Sitôt débarquée en France, la Honda 1000 CBX s'attaque aux 6 heures d'une course d'endurance donnée en prologue du célèbre Bol d'Or et dédiée aux motos de série. À son guidon, André Arimondo et Charles Bertrand Andréani gagnent la première édition de ce Bol d'Argent, et leur succès est complété par une autre CBX sur la troisième marche du podium. Malgré ses carences en tenue de route et en freinage, la Honda 1000 CBX a profité de la puissance de son gros moteur pour s'imposer. Sa période de gloire sera cependant très courte, puisque le modèle sera remplacé, dans les compétitions nationales, par une autre Honda, dite 900 Bol d'Or et à quatre cylindres seulement !

## Revue de presse

Sans surprise, la Honda 1000 CBX défraye la chronique dès sa naissance. Si ses concepteurs l'ont dessinée et conçue comme une star, c'était bien pour qu'on parle d'elle !



© Archives Moto Journal

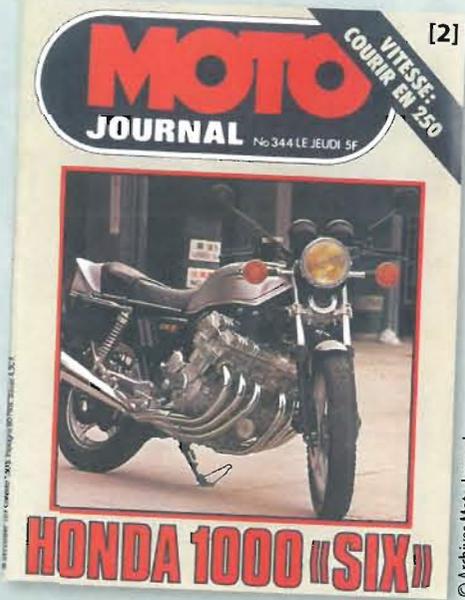
[1] Yves Mourousi, présentateur vedette du 13h de TF1, offre un joli coup de pouce à la notoriété de la Honda 1000 CBX en devenant le premier acheteur d'une de ces machines.

### M<sup>re</sup> MOTO ET MISS MOTOPLUS

Le premier motard français à qui Miss CBX tape dans l'œil est Yves Mourousi, présentateur du journal de 13h de TF1.

Grande vedette de la télévision depuis 1975, Mourousi offre à la Honda 1000 CBX une formidable promotion en devenant le premier acquéreur français du modèle. Très médiatique, cette information est largement commentée dans la grande presse, mais aussi auprès de tous les motards. Car Mourousi prend souvent fait et cause pour la défense du motocyclisme en France, engagement qui le conduit à être nommé « Monsieur Moto », chargé de mission auprès du ministère de la jeunesse et des sports du moment.

17



© Archives Moto Journal

[2-3] Fin 1977, l'hebdomadaire Moto Journal revient d'un voyage au Japon, où la 1000 CBX vient d'être dévoilée et, en avant-première, le journaliste John Nutting livre à ses lecteurs ses premières impressions au guidon de la belle.





© Archives Honda France



© Archives Honda France

[4-5] Le making of d'un spot de publicité : photographiés en statique dans un studio (à droite), la CBX et son pilote sont transférés sur un fond filé (à gauche). Les roues ont été « floutées » pour assurer l'ambiance voulue sur l'affiche publicitaire « à fond de train ».



© Archives Honda France

[6] Ce visuel publicitaire destiné aux pays britanniques n'y va pas par quatre chemins. En accompagnement de cette photo qui met en exergue l'impressionnant moteur exposant ses six cylindres face à la route, le message écrit va droit au but : « 6 cylindres, 6 carburateurs, 24 soupapes, 105 ch, 225 km/h. À suivre. »

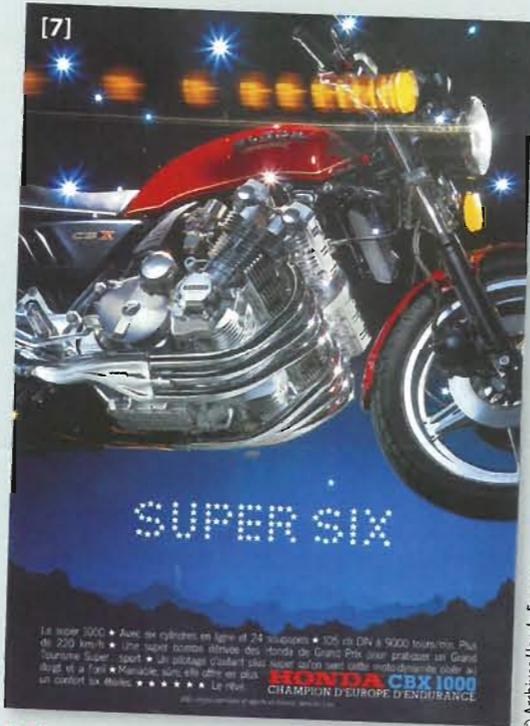


© Archives Moto Journal

[8] Les retombées presse sont dithyrambiques, notamment dans les colonnes des magazines spécialisés où les journalistes essayeurs avouent leur stupéfaction. Envoyés spéciaux au Japon pour découvrir et tester la première Honda 1000 CBX, Pierre Barret, John Nutting, François-Marie Dumas et Paul Salvaire relayent ce même sentiment superlatif sous leurs plumes successives.

[7] Le super six-cylindres occupe tout le champ photo. Le reste de la machine est plus conventionnel. Seule la roue avant montée en pneu Tubeless (une première) apparaît sur l'image de cette pub « super six ».

© Archives Honda France



## Les années 2000

# Honda 1500 F6 C Le six-cylindres post-CBX



Héritière de la 1000 CBX, la 1500 F6 C reprend le flambeau du six-cylindres chez Honda. En dépit de quelques traits communs, ces deux « mégamotos » ont chacune leur personnalité.



© Honda Motor Europe (South)

Bien que fondamentalement à l'opposé de la 1000 CBX, la F6 C a des arguments analogues : un six-cylindres « magique » et un positionnement marketing exceptionnel.

Plutôt que de décliner du passé une architecture de moteur moderne, à l'instar du six-cylindres CBX de 1978 qui s'inspirait des moteurs développés en GP quinze ans plus tôt avec Mike Hailwood, la Honda 1500 F6 prend un tout autre chemin, dès 1996, pour incarner la « moto plus » des années 2000, aujourd'hui seule représentante du genre flanquée d'un six-cylindres. Cette fois, inutile de construire un nouveau moteur puisqu'il existe déjà dans la gamme. C'est celui qui équipe la GoldWing, un 1520 cm<sup>3</sup> « flat six » qui fait ses preuves depuis l'automne 1987. Ce bloc motorise

avec brio la limousine de la gamme, reine de la route incontestée en matière de tourisme « à l'américaine ». Rien à voir avec le « 6 en ligne », les cylindres sont désormais à plat et en positions opposées trois par trois.

### Bolide ou hot rod

L'autre différence fondamentale entre les deux générations de six-cylindres est dans leurs vocations respectives. Autant la 1000 CBX prétendait être un roadster sportif, autant la F6 défend une destination plus sage, proche de l'esprit « hot rod »





© Honda Motor Europe (South)

Démunie du carénage intégral de la GoldWing, la F6 C invite son pilote à rouler calmement, sans avoir besoin de s'accrocher aux branches du large guidon. La position assise est confortable, sur une selle large et moelleuse.

américain et bien éloignée des performances d'un bolide de vitesse sur circuit. En revanche, la Honda F6 C a en commun avec la 1000 CBX d'être une moto spectaculaire, dessinée autour de son énorme mécanique multicylindre que met en valeur une partie-cycle très dépouillée.

### Traitement de body building

Pour insuffler de la puissance et de la folie au boxer 1500/6 feutré de la GoldWing, ses caractéristiques ont été revues à la hausse. Les deux gros carburateurs de la Gold font place à six éléments à dépression faisant gagner la mécanique en puissance et en couple à tous les régimes. L'échappement s'accorde avec l'admission plus généreuse : les six collecteurs « spaghetti » débouchent dans deux longs silencieux que prolongent des sorties en sifflets façon « queue de poisson ».

### Puissance égale, couple multiplié

La mécanique atteint ainsi une puissance de 102 ch, proche de celle de la CBX mais délivrée 3 000 tr/mn plus tôt. Tandis que le six-cylindres en ligne de la CBX délivre 8,6 mkg de couple à 8 000 tr/mn, le flat-six de la F6 C tracte comme un camion avec un couple de plus de 12 mkg dès 4 500 tr/mn ! La différence est énorme, comparable à celle qui existe entre deux sportifs de haut niveau tels qu'un sprinter et un sumo.

### Les deux sont des frimeuses

Pour contenir cette cavalerie, Honda a préféré remplacer le châssis de la GoldWing par un nouveau cadre tubulaire en acier de grosse section. Les suspensions sont classiques, avec une fourche inversée et deux amortisseurs à l'arrière. Trois disques



© Honda Motor Europe (South)

Le tableau de bord de la F6 C est très complet, avec un compteur et un compte-tours qui semblent sous dimensionnés en comparaison du reste de la machine. Le style custom se doit d'être dépouillé.



© Honda Motor Europe (South)

Le point fort du flat-6 est son extrême souplesse, apte à faire du gros custom en tapis volant mécanique. On voit ici ses trois cylindres droits, en position aux trois autres.

assurent le freinage et une transmission par cardan complète la dotation de cette machine finalement polyvalente, puisqu'elle joue sur trois tableaux : roadster, custom et routière. Tout cela dans un environnement démesuré puisque toutes les pièces qui constituent la F6 C sont très largement dimensionnées. Tandis que la Honda 1000 CBX justifie ses six cylindres en ligne en référence à ses origines sportives, la F6 C impose ses six cylindres à plat avec toute la quiétude, la force tranquille et le respect de ses origines Grand tourisme. La F6 C, baptisée Walkyrie dans certains pays, restera au catalogue Honda de 1997 à 2003.



© Honda Motor Europe (South)

Cette vue permet de constater que le moteur de la Honda F6 C n'est pas exagérément encombrant, malgré ses six cylindres et son litre et demi de cylindrée.

### Fiche technique

- Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau
- Cylindrée : 1520 cm<sup>3</sup> (71 x 64 mm)
- Puissance : 102 ch à 6 000 tr/mn
- Couple : 12,3 mkg à 4 500 tr/mn
- Alimentation : 6 carburateurs Ø 28 mm
- Cadre : double berceau interrompu
- Suspensions : télescopique AV et combinés classiques AR
- Freinage : double disque AV Ø 296 mm et simple disque AR Ø 316 mm
- Essence : 20 litres
- Vitesse maxi : 200 km/h



# Chroniques du Joe Bar

## Dans les années 70, la bande du Joe Bar écumait les routes...

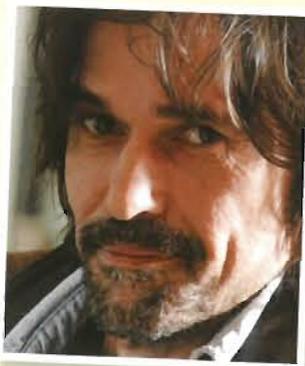


PHOTO: CARLO BAGALINI

Retrouvez dans chaque numéro, sous forme d'épisodes, les Chroniques du Joe Bar, huit récits déjantés, signés : Chris Deb.

Au travers de ces chroniques, Chris Deb narre avec humour et nostalgie le quotidien du Joe Bar, le célèbre bar à motards des années 70. L'auteur révèle en outre, au fil de ces huit histoires courtes, certains aspects ignorés des cinq personnages à l'origine de la BD et lève le voile sur les événements qui ont marqué leur pitoyable existence. Nous retrouvons ainsi Ed la Poignée, Guido, Manchzeck et Jeannot, les fondateurs du fameux gang d'écervelés, devisant le verbe haut et le genou râpé au comptoir du légendaire bistro, sous l'œil bienveillant de Joe, le patron, et celui, moins indulgent, des habitants du quartier.

### CHRONIQUES DU JOE BAR 1<sup>er</sup> épisode : BRAVES DE COMPTOIR

**L**a Kawasaki et la Ducati ont jailli en tête du redoutable enchaînement de la porte d'Auteuil. Derrière, la Norton a mal négocié le dépassement d'un attardé – une R16 matinale qui musardait sur la trajectoire – et n'a pu réaccélérer suffisamment tôt : le temps de rallier les terribles enfilades de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre, la japonaise et l'italienne lui collent dix longueurs.

Mais l'anglaise ne s'avoue pas vaincue et plonge sans même soulager les gaz dans le premier gauche de la porte de Gentilly : son cadre regimbe, se tord sous la contrainte, et l'asphalte, telle une meule à l'ouvrage, arrache un faisceau incandescent à son pot d'échappement. L'engin ondule, dérive imperceptiblement, reste néanmoins sur ses roues, dévore avec une même audace le virage qui succède et sort de l'enchaînement au cul de ses rivaux.

Dans l'interminable droite qui suit, de nouvelles gerbes d'étincelles signent d'un parfait arrondi la trajectoire des trois bolides ; puis, d'un même élan, frétilant du guidon et gigotant du croupion, les motos virent de bord et basculent dans le gauche rapide de la porte d'Italie.

Elles s'en extraient *in extremis*, au ras de la glissière, et voilà déjà les trois hommes, cinq kilomètres plus loin, le nez dans les compteurs, les joues pétrées par le vent, avançant au coude-à-coude la cassure infernale de Saint-Mandé. Et c'est encore une longue ligne droite, durant laquelle le surpuissant trois-cylindres deux temps de la 750 H2 fait parler la poudre : la Ducati, dont le braquet semble tirer un poil court, et la Norton tapie dans son cul-de-selle, se prennent vingt mètres dans les dents.

À hauteur de la porte de Montreuil, la Kawa quitte le périphérique et, toujours à fond de train, remonte la bretelle de sortie : la place sur laquelle elle débouche grossit à une allure vertigineuse ; le pilote se redresse, empoigne les freins. Aussi sec, escortées d'un long chuintement de pneus, la 900 SS et la 850 Commando reviennent à sa hauteur ; et les trois motos, tordues par la puissance du freinage, plongent dans le vaste rond-point qui surplombe le périph avant de s'enfoncer, sabre au clair, sous les toits de Montreuil.

Ici, les hostilités démarrent par une longue ligne droite – étroite, bordée de petits commerces et jalonnée de croisements –, où, à en croire le visage tétanisé des trois motards, la seule technique qui vaille pour rester dans la

**La Ducati et la Norton, tapie dans son cul de selle, se prennent vingt mètres dans les dents.**

course, et pour rester vivant, consiste à serrer les dents, les fesses, à retenir son souffle et à dire ses prières. À ce jeu suicidaire, le pilote de la H2 paraît le plus doué : ses adversaires, après s'être fait doubler, en bavent visiblement pour tenir la cadence. Heureusement, le « esse de la Croix-de-Chavaux » se profile au loin et la science du pilotage va pouvoir reprendre ses droits.

La place est déjà là. Tandis que les motos s'y engouffrent, on note que deux méthodes s'affrontent : celle brutale et brouillonne de la Kawa de tête, qui retarde son freinage au maximum et plonge, « à l'agonie », dans le *pif-paf* qui contourne la place ; et celle plus coulée, au freinage moins tardif mais à la trajectoire plus fluide, de ses rivales. Cette dernière tactique s'avère la plus payante : l'anglaise et l'italienne, dans un style chaloupé, ne font qu'une bouchée de la japonaise – qui, il est vrai, après avoir sauté le trottoir du grand terre-plein central, perd de précieuses secondes à slalomer entre les platanes – et abordent roue dans roue le droite vicieux qui suit.

### Braves de comptoir, épisode 1

La Norton aux fesses, elle-même suivie, à quelques distances, de la Kawa cabrée tel un pur-sang hargneux, le twin italien se lance maintenant à l'assaut du « droite des HLM », qu'il convient de négocier sans chômeur car, après une brève ligne droite, cette courbe débouche sur l'avant-dernier virage qui précède l'arrivée : le « gauche du Lycée », un 90 degrés, très lent, propice aux dépassements.

**... Le twin italien se lance maintenant à l'assaut du droite des HLM...**

Jaillissant comme des diables de derrière les compteurs, les hommes de tête se redressent tandis qu'à la même seconde leur machine s'écrabouille sur l'avant : les échappements scandent rageusement les rétrogradages ; les roues arrière balaient l'asphalte ; les freins à disque gémissent sous la torture.

À cinquante mètres du croisement, que borde, sur la gauche, le mur de briques d'un bâtiment scolaire, la vitesse des deux bolides est encore si élevée que l'on se demande, malgré la vigueur du freinage, si les pilotes



parviendront à virer – surtout de front, vu que c'est l'instant qu'a choisi l'homme à la Norton pour porter son attaque. Au même moment, alors qu'on la croyait battue, la Kawasaki verte, dans un ultime sursaut d'orgueil, fond toutes gommées fumantes sur ses adversaires...

### Braves de comptoir

Le jour se lève sur la place Ste-Gamelle. L'air est doux, la ville est silencieuse, et les réverbères en s'éteignant abandonnent les ruelles aux ombres du petit matin. Un bourdonnement approche. On distingue un bruit de turbine, de jets d'eau. C'est l'arroseuse municipale. Elle s'engage lentement sur la place et longe la devanture du Joe Bar, le rade miteux qui fait l'angle. Sous le store du bistro se tient un homme, trapu, corpulent, noir de poil, une manivelle à la main. Il remonte son rideau de fer et le brusque gémissement des poulies fait grogner dans leur lit ceux qui, la veille, écrasés de chaleur, se sont endormis la fenêtre ouverte, nus comme des

vers sur leurs draps gluants. Joseph Bartholomé s'en tamponne. Comme chaque matin que Dieu fait il est là, fidèle au poste, bottes cirées, rouflaquettes et moustache bien taillées, ses grosses joues rasées de près exhalant l'after-shave bon marché. Un œil sur l'arroseuse qui s'éloigne, il retire la manivelle de la crémaillère et soupire en constatant que des traces d'huile et de cambouis dégueulassent toujours le macadam devant sa porte. Il ouvre son troquet. L'odeur du trottoir mouillé fait place à des relents de vinasse, de tabac refroidi, de vermouth et de café moulu. Comme un chien retrouve sa niche, Joseph Bartholomé, « Joe » pour ceux du quartier, s'y plonge avec volupté, pose la manivelle au coin du radiateur et gagne son comptoir. Se succèdent aussitôt les sons du bistro qui s'éveille : le dé clic des interrupteurs, le balbutiement des néons, les gargouillis du percolateur, bientôt suivis des vrombissements rageurs du moulin à café. Il revient dans la salle, allume le juke-box – un Wurlitzer aux teintes vulgaires, chromé comme une voiture américaine, constellé de loupiotes – et s'attarde sur le répertoire des morceaux. Ses doigts pressent des touches, tournent le bouton du volume. Les pétilllements d'un 45 tours éclatent dans la pièce, déferle ensuite le son rythmé d'un piano, puis la voix d'Elvis explose, moel-leuse et cadencée, entre les murs du caboulot.

Tandis qu'*All shook up* fait swinguer les verres et trembler les bouteilles alignées sur leur étagère, Joe sort un peigne de ses jeans et, les yeux perdus vers la rue, le passe sur ses cheveux lustrés. En face, devant Chez Schmidt, dont le rideau de fer étale ses graffitis depuis deux semaines, une tache de soleil, côté est, embrase la cime du vieux platane. Derrière, un morceau de ciel blafard, qui va du rose au bleu pâle, se découpe entre le store du bar et la ligne accidentée des toits : Joe n'y aperçoit aucun nuage et sent des bouffées déjà tièdes s'engouffrer par la porte large ouverte de l'entrée. Il soupire, tire un

paquet bleu de sa chemise hawaïenne, allume sa première cigarette. « Tel que c'est parti, songe-t-il en tirant sur sa clope, le cagnard va encore taper dur. »

Il dresse l'oreille. Un son dissonant, une plainte stridente, lointaine, vient de s'insinuer entre les notes de la chanson. La clameur approche, enfle, grossit, se déchaîne, baisse brutalement de régime aux abords du café.

Joe, surpris, vérifie l'heure à sa montre.

Il regarde à nouveau vers la rue puis, l'air sceptique, met la musique en sourdine et regagne son comptoir.

Dehors, derrière les vitres de la devanture, les pneus brûlants d'une Ducati gris argent, modèle 900 Super Sport, d'une Kawasaki vert deux tons, modèle 750 H2, et d'une Norton Commando noire escaladent le trottoir. Des talons déploient des béquilles latérales, des clés coupent le contact, des cylindres surchauffés cliquent. Trois paires de bottes, le bord de la semelle raboté jusqu'à la trame, parfois jusqu'aux orteils, s'engagent dans le café.

— Je vous attendais pas si tôt ! lance le barman, tourné vers ses rayons à bouteilles.

Dans son dos, trois casques criblés d'insectes atterrissent sur le zinc : un Bell blanc, avec, peinte en noir sur le front, la silhouette d'un entonnoir renversé, un jet aux couleurs du drapeau italien et un Cromwell gris, méchamment éraflé, sur lequel sont posées de travers des lunettes de moto dont un verre est brisé.

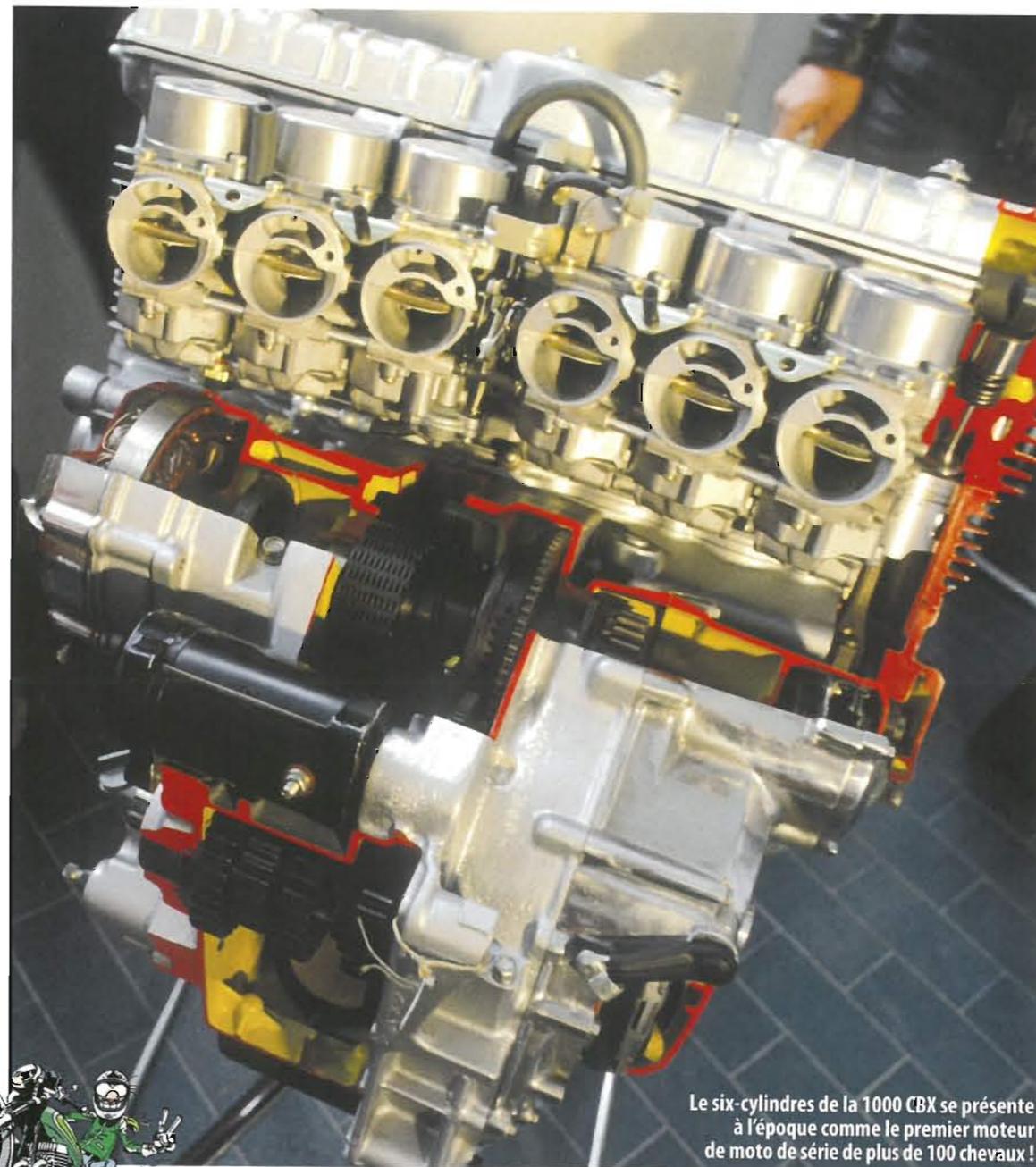
Un flacon d'eau-de-vie à la main, Joe se retourne et son regard se fige en tombant sur l'un des trois motards, qui, le teint blême, le front luisant de sueur, s'accoude face à lui au comptoir. Il hoche la tête.

— Je vois que ça a été saignant...

... À SUIVRE

# Temps fort d'une moto culte

La Honda 1000 CBX est construite autour d'un prestigieux et exceptionnel moteur à six cylindres en ligne. Une pièce mécanique noble, longtemps inégalée et qui fait de ce haut de gamme japonais né en 1978 une moto culte.



Le six-cylindres de la 1000 CBX se présente à l'époque comme le premier moteur de moto de série de plus de 100 chevaux !

© Archives Moto Journal



Le premier millésime (1978) de la Honda 1000 CBX était disponible en gris ou en rouge. Malgré ses imperfections, les inconditionnels de la CBX ne jurent que par lui.

© Honda Motor Europe (South)

© Honda Motor Europe (South)

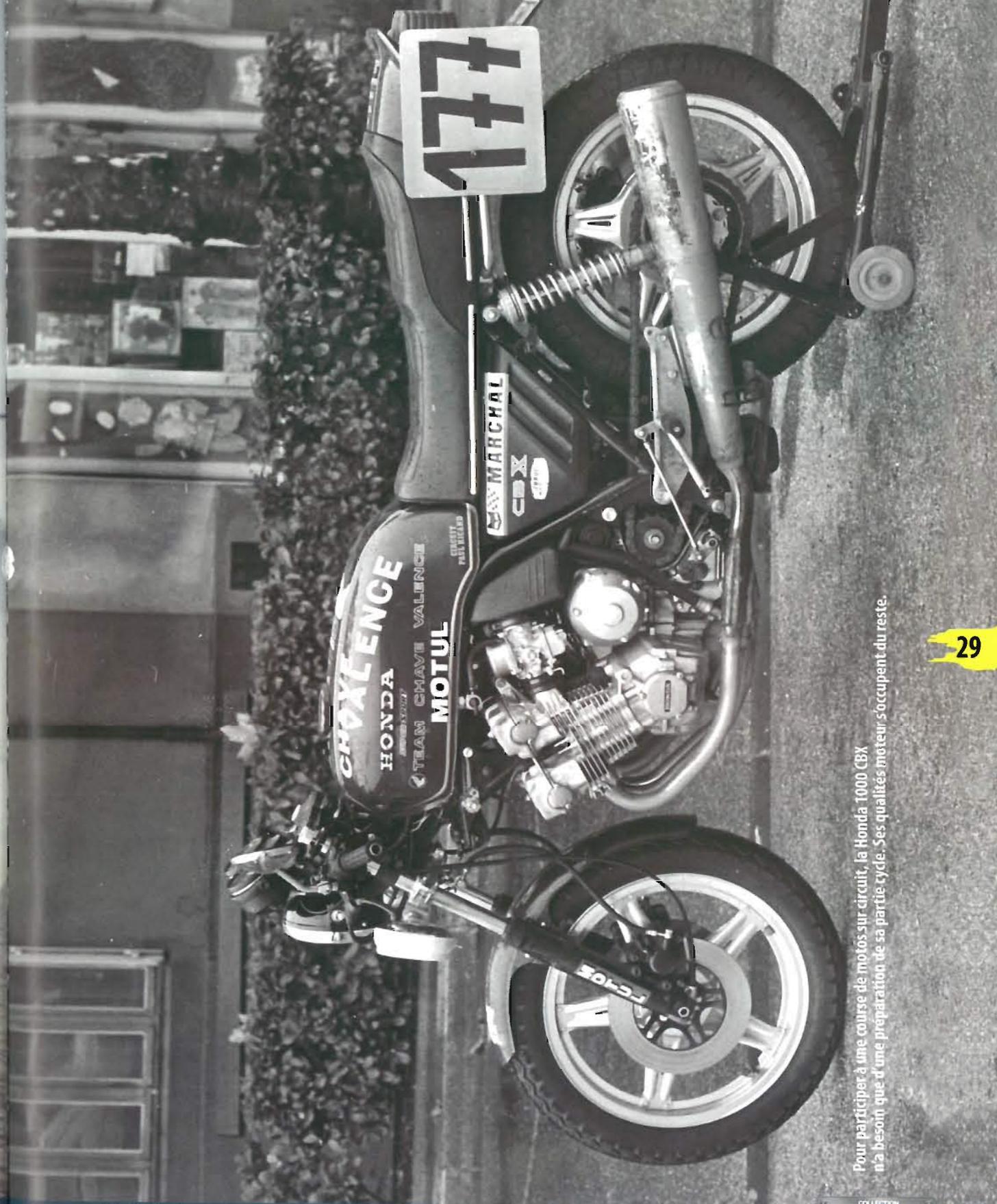


Face à la mévente de la CBX en 1978, Honda revoit sa copie dès 1981, et repositionne le modèle dans une version routière plutôt que sportive.



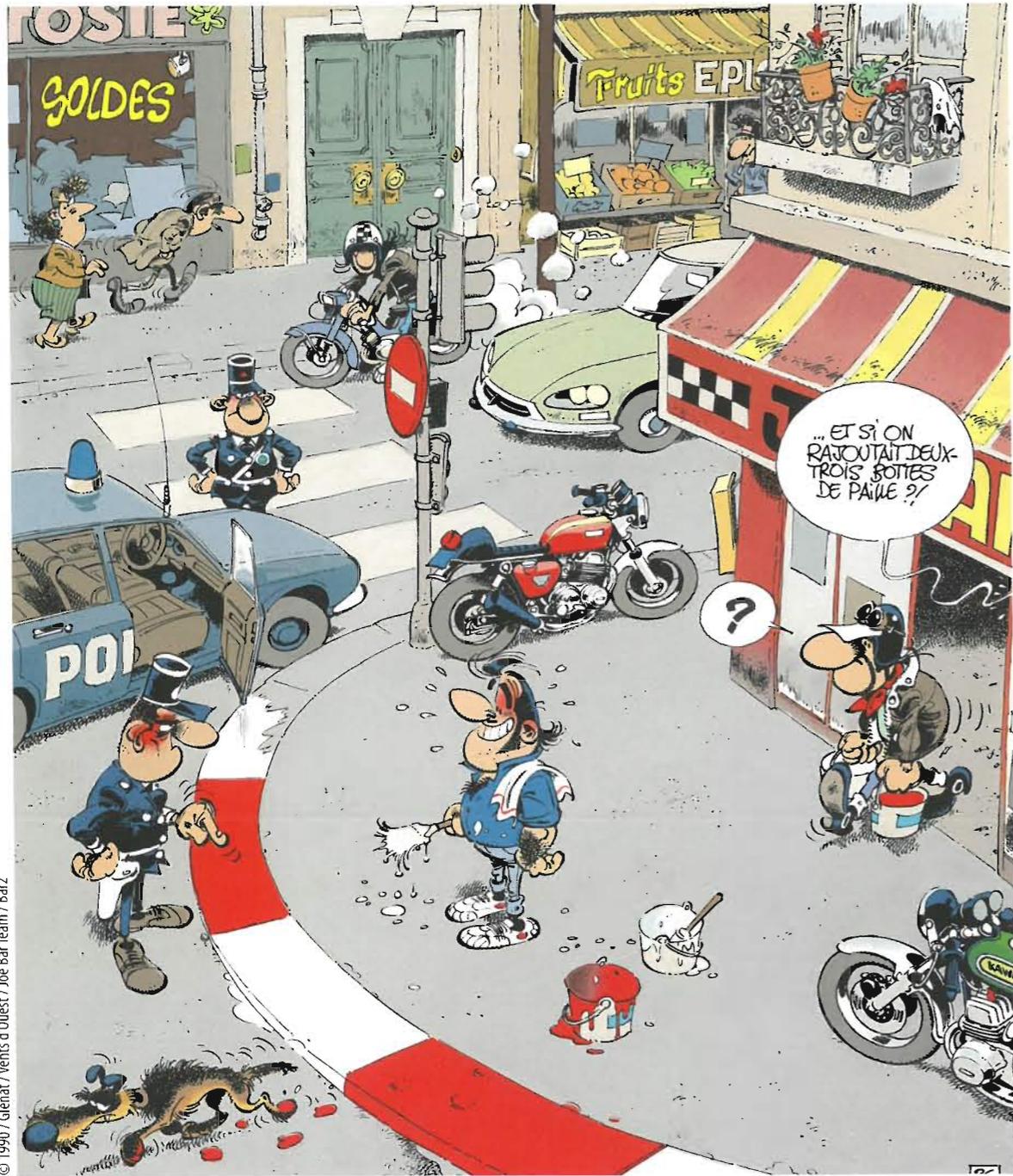


Le potentiel dynamique de la CBX est concentré dans son moteur, qui offre des accélérations exceptionnelles.



Pour participer à une course de motos sur circuit, la Honda 1000 CBX n'a besoin que d'une préparation de sa partie cycle. Ses qualités moteur s'occupent du reste.





© 1990 / Glénat / Vents d'Ouest / Joe Bar Team / Bar2

DANS LA MÊME COLLECTION

**Dans 15 jours,**  
chez votre marchand  
de journaux



... ET VOILÀ LE TRAVAIL !



© Glénat/Fane - Photo Gilbert Falissard

**Votre prochain modèle réduit**  
Jean Manchzeck  
sur la Triumph Bonneville

31

ÉDITÉ par Hachette Collections, SNC 395 291 644 RCS Paris  
43, quai de Grenelle - 75905 Paris Cedex 15  
Gérant : Isabelle Magnac

#### RENSEIGNEMENTS RÉSEAU PRESSE ET ABONNEMENTS :

• Pour la France (Abonnement et service clients) :

Hachette Collections - 59893 Lille cedex 9

Numéro : 01 60 39 65 14 (coût d'un appel local ou national à partir d'un poste fixe)

• Pour la Belgique :

Data Base Management - Hachette Collections - Weihoek 1 - 1930 Nossegem - Belgique

Numéro commercial : 070 22 54 54 (0,30 €/min) Hors surcoût éventuel de votre opérateur téléphonique.

• Pour la Suisse (uniquement réservé au réseau presse, non disponible à l'abonnement) :

Naville SA - 38, avenue Vibert CH - 1227 Carouge / CE

Numéro : 00 41 22 308 04 44

• Pour le Québec

Express Mag - 8155, rue Larrey H1J2L5 Anjou QC

Numéro sans frais : 1 800-363-1310

Région de Montréal : 514-355-3333

Télécopieur : (514)355-3332

E-Mail : expsmag@expressmag.com

#### VENTE AU NUMÉRO (POUR LA FRANCE) :

Les numéros parus peuvent être obtenus chez les marchands de journaux ou, à défaut, chez l'éditeur au prix de 14.99 €. Merci d'adresser votre commande majorée de frais d'envoi (1-2 numéros : 3.99 €, 3-6 numéros : 5.99 €, 7-12 numéros : 8.99 €, 13-18 numéros : 11.99 €, à partir de 19 numéros + 0.80 par numéro supplémentaire) accompagnée de son règlement à Hachette Collections 59893 Lille Cedex 9 ou sur le site internet : [www.hachette-collections.com](http://www.hachette-collections.com), rubrique Votre Service Clients. Le prix de vente est de 14.99 €. Exceptionnellement le prix du n° 1 est de 2.99 € et le prix du n°2 est de 6.99 €.

#### HACHETTE COLLECTIONS :

Directrice de la publication : Isabelle Magnac

Directeur Hachette Collections : Céleste Surugue

Directeur de Projets : Béatrice Capelle

Editrice responsable : Anne-Laure Guéganic

Directrice marketing : Caroline Hottot

Chef de projet : Charlotte Borelle

Responsable de la fabrication : Pascal Vautier

Fabrication : Sophie Droit

Responsable logistique et distribution : Xavier Balesdens

Assistante logistique France : Sarah Joachim

Logisticienne export : Flavie Goncalves

Consultant en produits dérivés et opérations spéciales : Gilles Maron

#### ONT CONTRIBUÉ À CETTE ŒUVRE COLLECTIVE :

Packager éditorial : Studio Reylec

Coordinateur éditorial : Reynald Lecerf - Conception et réalisation graphique : Véronique Le Bot

Couverture : dessin original de Fane - Dessins du Joe Bar Team : Bar2, Fane, Henri Lefèvre

Contributeurs textes : Christian Debarre, Francis Dréer, Reynald Lecerf, Jean-François Robert, Bertrand Thiébault, Pierre Vedel.

Les Editions Glénat sont les uniques titulaires des droits de propriété littéraire et artistique, dessins et marques de l'univers et des personnages du Joe Bar Team créés par Bar2

Tome 1 : ©1990 / Glénat / Vents d'ouest / Joe Bar Team / Bar2

Tome 2 : ©1993 / Glénat / Vents d'ouest / Joe Bar Team / Fane

Tome 3 : ©1995 / Glénat / Vents d'ouest / Joe Bar Team / Fane

Tome 4 : ©1997 / Glénat / Vents d'ouest / Joe Bar Team / Fane

Tome 5 : ©2003 / Glénat / Vents d'ouest / Joe Bar Team / Bar 2

Tome 6 : ©2004 / Glénat / Vents d'ouest / Joe Bar Team / Fane

Tome 7 : ©2010 / Glénat / Vents d'ouest / Joe Bar Team / Pat Perna et Henri Jenfèvre

#### OBJET(S) ACCOMPAGNANT LE FASCICULE :

Objet de collection. Ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans.

Pour l'éditeur, le principe est d'utiliser des papiers composés de fibres naturelles, renouvelables, recyclables et fabriqués à partir de bois issus de forêts qui adoptent un système d'aménagement durable. En outre, l'éditeur attend de ses fournisseurs de papier qu'ils s'inscrivent dans une démarche de certification environnementale reconnue.

En achetant votre numéro chez le même marchand de journaux, vous facilitez la précision de la distribution et vous serez certain d'être immédiatement servi. Nous vous remercions d'avance.

Le fascicule et les éléments qui composent la collection ne peuvent être vendus séparément.

IMPRIMÉ par Graficas Estella en Espagne.

© Hachette Collections

Reproduction interdite et droits réservés pour les documents signés «D.R.»

Dépôt légal : janvier 2014

