

COLLECTION

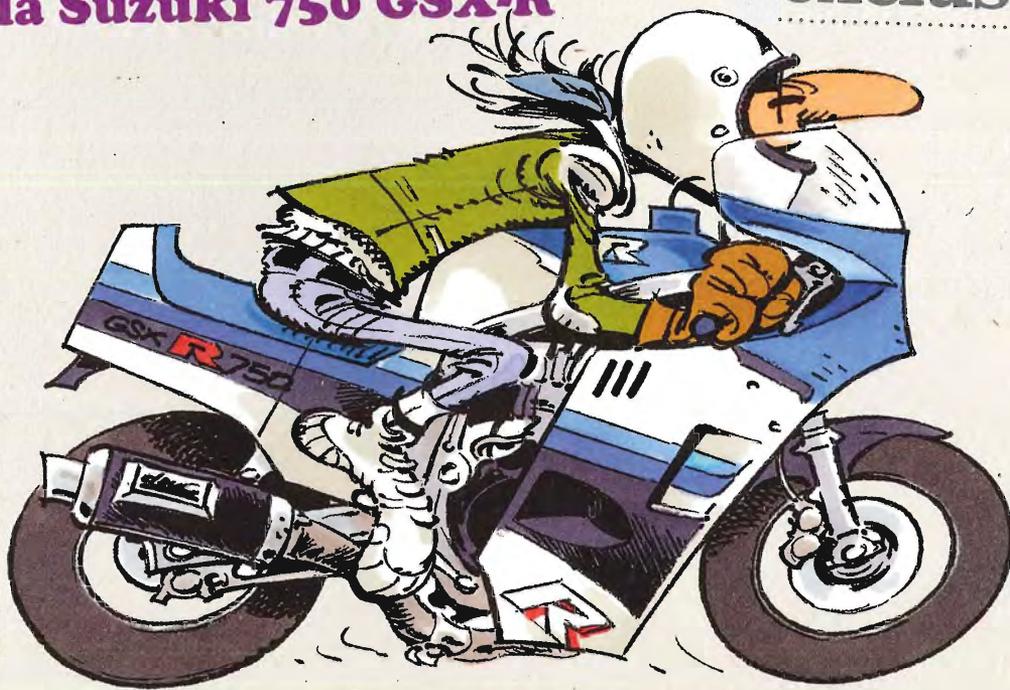
JOE BAR TEAM

n°3

50's - 80's : les Motos Cultes

Jean-Raoul Ducable
sur la **Suzuki 750 GSX-R**

.....
exclusif !
.....



14.99 €

Dossier Suzuki 750 GSX-R 1985

- Le concept *replica* • De la piste à la route
- Reine de l'endurance • La référence sportive
- Revue de presse • Portfolio

hachette

bonus

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





La Suzuki 750 GSX-R de 1985



SOMMAIRE

Votre figurine de collection page 4

Parmi les gars du *Joe Bar Team*, personne n'était mieux placé que Jeannot la case pour mesurer ce qu'a dans le ventre une Suzuki 750 GSX-R 1985. Mais sa préférence reste pour le modèle 1993... allez savoir pourquoi ?



Votre figurine

Photo G. Falissard

Dossier : Suzuki 750 GSX-R page 6

Au milieu des années 1980, à une époque où les constructeurs hésitent à donner satisfaction aux motards demandeurs de sensations fortes, Suzuki adapte à la route une véritable moto de course. L'ère GSX-R commence.



Suzuki 750 GSX-R

© Archives Moto Journal

L'actu moto du moment page 12

Le succès de la Suzuki 750 GSX-R est énorme et immédiat. Cette moto hypersport exige des autres constructeurs une réplique rapide et forte, et elle se met en place, mais le phénomène GSX-R a pris de l'avance...



Honda 1500 F6 C

© Suzuki France

Les années 2000 page 21

En dépit des évolutions de cylindrées opérées en catégorie hypersport, quelque trente ans après son coup de maître de 1985, Suzuki persiste et signe. La famille des GSX-R conserve sa cylindrée fétiche de 750 cm³.

Les chroniques du Joe Bar page 24

Sous la plume de Chris Deb, l'inspirateur de la BD *Joe Bar Team*, les Chroniques du Joe Bar racontent les mille et une discussions de comptoir échangées quotidiennement chez Joe. Troisième épisode de ce feuilleton palpitant.



Souvenir de la Suzuki 750 GSX-R

© Archives Moto Journal

Portfolio page 25

Depuis sa naissance, la Suzuki 750 GSX-R reste une moto culte. Son succès commercial est intact et elle ne lâche rien en compétition. En quelques images, retrouvez des temps forts de son parcours.



ÉDITO

Numéro 3



Quand on a usé sa latérale et ses semelles de bottes avec une bécane des 70's, normalement, on devrait se satisfaire des progrès réalisés en 10 ou 15 ans sur une moto moderne. Ça freine mieux, ça pousse plus, ça autorise des angles de tête sans moufter mais... Hélas oui, justement, sans moufter. Et c'est là que le bât blesse. Une GSX-R première mouture, au moins, ça bouge ! On n'entre pas en courbe sur les freins sans risque, on ne ressort pas à fond d'une parabolique sans tortiller du dossier, on use du caoutchouc de repose-pied autant que faire se peut... La vraie vie quoi ! Le style replica, comme la première GSX-R et les fausses meules de course qui ont pris son aspi, a brisé cet aspect sensationnel du pilotage d'une vraie moto. Les cadors diront que c'est tant mieux, que grâce à elles on repousse les limites, certains diront que ça se discute. Moi, je regrette ma V-Max et je comprends qu'on garde un souvenir ému de feu son H2 ou son 4 pots préparés «maison». À bon entendeur, gaaaz !

BARZ

Votre figurine de collection

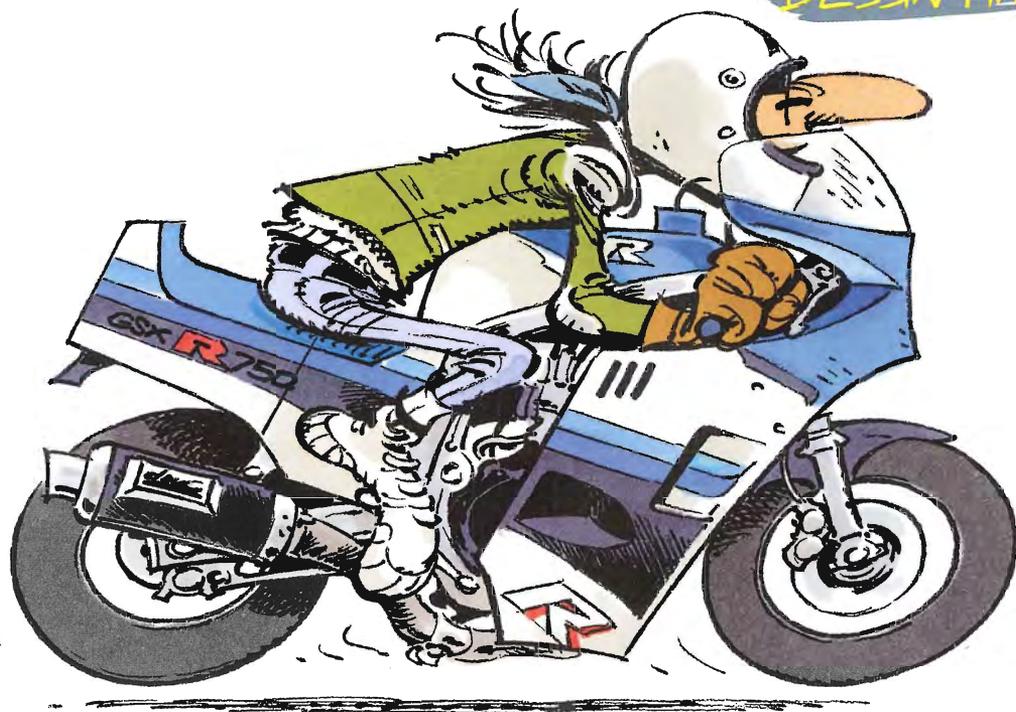


par Fane

Jean-Raoul Ducable et la Suzuki 750 GSX-R

Faire appel à quelqu'un d'autre que Jeannot la case pour essayer cette Suzuki-là relevait à coup sûr de l'incident diplomatique. Pas question de se fâcher avec le Joe Bar Team ! Alors voici, en exclusivité mondiale, les propos inédits et avisés de Jean-Raoul Ducable, recueillis et interprétés par son fidèle porte-parole... Roro.

DESSIN FINAL



© Glénat / Fane

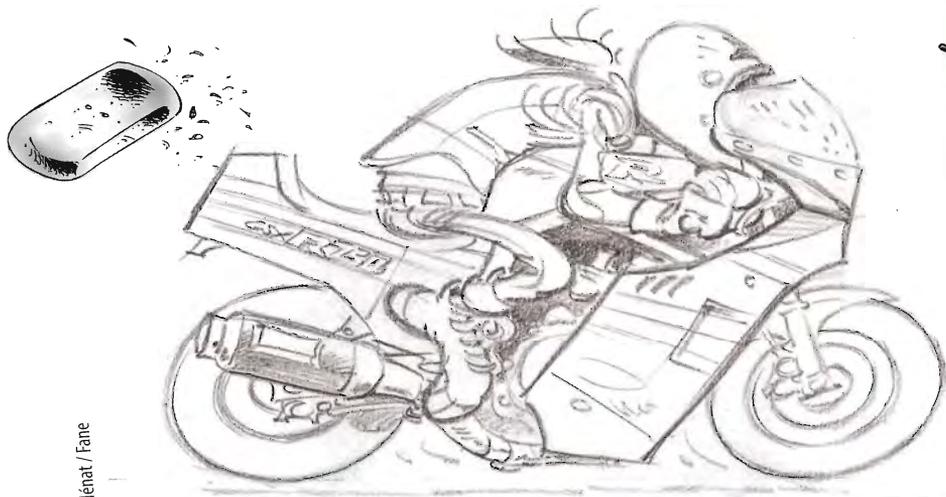
Jeannot la case est incorrigible. Son passage au 4-temps, temporairement esquivé en 1985 grâce à la Suzuki 500 RG, ne l'a pas calmé. S'il a fini par craquer pour une 750 GSX-R, ce n'était certes pas pour enrouler moins de câble qu'avec un bon vieux cylindre à trous !

La Suzuki 750 GSX-R qu'utilise Jean-Raoul Ducable dès le Tome 2 du Joe Bar Team est de 1993 et codifiée W. Près de dix années d'évolution séparent sa moto du premier modèle que nous lui proposons d'essayer ici, et qui lui échappa en 1985, le temps de se faire la main Suz'en 500 RG. Pour la GSX-R, entre 1985 et 1993, l'eau a remplacé l'air et l'huile pour refroidir le moteur, le cadre alu s'est étoffé, le diamètre des

roues a diminué... et la meule de la case accuse 30 kg de plus. Au premier contact, Ducable est sans indulgence : « Je le crois pas ! C'est quoi ce tréteau à grandes roues de vélo ? » Moqueur, certes, mais il ne se fait pas prier pour saisir les bracelets de cette moto tant vénérée, ancêtre de sa propre bécane et génératrice de toutes les *replica* hypersport. Sitôt fini son galop d'essai, Jeannot la case ôte son intégral et nous livre ses impressions :

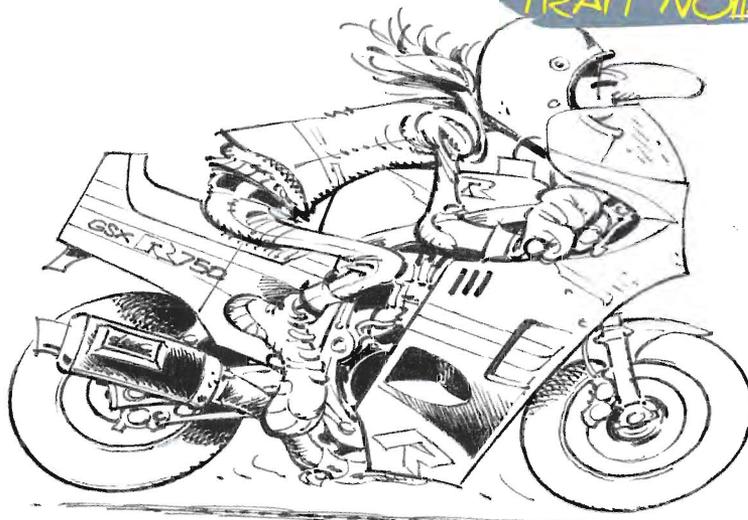


Votre figurine de collection



Le premier crayonné de Fane ne voyait pas Jeannot autrement que le nez dans le guidon, surtout avec une GSX-R. Mais finalement, au moment de passer son dessin à l'encre, il s'est souvenu que son Jean-Raoul a vraiment un très grand pif...

© Glénat / Fane



TRAIT NOIR

© Glénat / Fane

« Elle a encore des bons poumons la vieille. Son moulfif envoi bien, mais qu'est-ce qu'il fait comme bruit ! Je parle pas de l'échappement, mais des casseroles que j'avais l'impression de trimbaler. De plus, cette ambiance de ferraillement est amplifiée par le carénage... Je regrette pas « le water cooled » de la mienne. Au début, j'osais pas ouvrir. J'avais l'impression qu'il y avait un loup et que j'allais prendre le berlingue dans la poire ! Après, on s'habitue... J'ai pu tester la tenue de route dans la montée du pont de Sèvres et là, à donf, elle s'est mise à tortiller

quand même pas mal. Faut pas être une fiotte pour garder les gaz en grand sur cet os. Quant aux freins, c'est pas ça. Je me suis essayé un tout-droit au rond-point du réverbère, devant le bar de Joe, à deux doigts de lui refaire la façade ! T'aurais vu la gueule du vieux que j'ai failli embarquer, sur le trottoir... C'est le bateau au niveau du caniveau, pile à cet endroit, qui a sauvé sa vieille peau. Ça avait du bon les grandes roues, en fait, pour franchir les obstacles. Au final, je me suis bien amusé. Il m'a juste manqué mes potes à enfumer, Ed, Guido et Manchzeck. »

Suzuki 750 GSX-R

Le concept *replica*



En 1985, la Suzuki 750 GSX-R prend sa place sur le marché de la moto en y créant sa propre catégorie. Elle incarne la version de route d'une moto de course et initie ainsi le concept *replica*, qui deviendra l'essence même de la moto hypersport produite en série.



© Moto Journal

La silhouette de la Suzuki 750 GSX-R de 1985, taillée à la serpe, est reconnaissable entre toutes. Un capotage de l'arrière de la selle est disponible pour parfaire le mimétisme avec la moto d'endurance.

Présentée au Salon de Cologne en septembre 1984, puis commercialisée l'année suivante, la Suzuki 750 GSX-R est la première grosse moto de route à moteur quatre temps qui soit fabriquée en grande série sur le modèle d'une machine de course. Yamaha a déjà exploré cette voie en 1980, avec sa 350 RDLC, puis enfoncé le clou en 1984, avec sa 500 RDLC, un 4-cylindres deux-temps inspiré des motos

de Grand Prix utilisées par Kenny Roberts en catégorie reine. Puis Honda et Suzuki ont suivi cette tendance, avec les modèles NS 400 R et RG 500 Gamma, respectivement déclinés des machines de course du pilote américain Freddie Spencer et du Britannique Barry Sheene. Mais, au milieu des années 1980, la technologie du moteur deux-temps est devenue politiquement incorrecte et sera donc bientôt abandonnée.



Suzuki 750 GSX-R

Du circuit fermé à la route

L'impact médiatique de la Suzuki 750 GSX-R est énorme et immédiat. La fiche technique de cette nouveauté annonce des performances jamais atteintes jusqu'ici sur une moto de route. Une puissance de 100 ch pour un poids de 176 kg et une vitesse de 230 km/h ! Ces chiffres sont ahurissants dans la catégorie des 750 sportives, jusque-là occupée par des motos de 220 kg délivrant un peu plus de 90 ch pour les meilleures. Les atouts de la GSX-R ne s'affichent pas que sur sa fiche technique, puisque c'est la réplique du prototype qui s'illustre dans les courses d'endurance. Le mimétisme est parfait. Cette machine reprend la structure et l'habillage de son modèle, du carénage intégral jusqu'au châssis en aluminium, en passant par la selle avec son capotage formant le dossier et l'échappement 4 en 1.

L'affaire est dans le S.A.C.S.

Dans le respect d'un cahier des charges draconien, notamment au niveau du poids, les techniciens japonais font preuve d'ingéniosité et d'audace. Afin de réduire la masse et l'encombrement du moteur, ils renoncent au refroidissement par eau dont les composants auraient pris trop de place et grevé le poids. Ils font ainsi l'économie d'un grand radiateur d'eau et d'un circuit de refroidissement liquide. Mais les performances escomptées excluent la solution d'un refroidissement par air conventionnel, incapable d'assurer une température constante et suffisamment basse pour ménager la mécanique à hauts régimes. Et c'est là qu'intervient l'idée de base de la mécanique GSX-R : un refroidissement par air, mais assisté par le rafraîchissement qu'apporte la circulation du lubrifiant via un petit radiateur. Ainsi naît le *Suzuki Advanced Cooling System* (S.A.C.S.), un dispositif inspiré d'une technologie employée sur l'avion de chasse américain P51 Mustang, conçu par *North American Aviation* et utilisé lors de la Seconde Guerre mondiale.



© Moto Journal

Bien que reprenant la morphologie de la moto de course, la Suzuki 750 GSX-R de 1985 est relativement confortable, avec une hauteur de carénage qui protège bien le pilote.

L'aluminium à la rescousse

La chasse au poids se poursuit au niveau de la partie-cycle avec l'adoption d'un cadre en aluminium. Cette technique, jusque-là réservée à la compétition, est efficace. Mais elle est aussi coûteuse si elle n'est pas développée en grande série. Ce matériau permet d'alléger nettement la moto, mais son usage oblige à redimensionner les pièces en alu pour obtenir des performances mécaniques comparables à celles de l'acier. De fait, les techniciens nippons ont été gourmands. Constitué de tubes de section carrée trop faible, le cadre de la première GSX-R, de 8 kg à peine, est trop juste pour assurer la rigidité requise à haute vitesse. Qu'importe ? La dynamique et l'image de cette première *replica* sont tellement fortes que cette faiblesse est occultée. À l'instar de son modèle sportif qui truste les victoires et les podiums en courses d'endurance, le succès de cette hypersport est considérable. Dans un premier temps, l'usine d'Hamamatsu ne peut pas fournir l'énorme demande !

De la piste à la route



Spectaculaire, performante, solide et légère, la première Suzuki 750 GSX-R est le fruit d'une conception technique inspirée de l'expérience de la compétition, et notamment des courses d'endurance, dans lesquelles Suzuki excelle.

En 1985, la Suzuki 750 GSX-R arrive à point nommé. Elle propose une réponse techniquement parfaite pour illustrer concrètement une tendance amorcée depuis 1980 par d'autres constructeurs japonais : une moto de route déclinée d'une machine de compétition. Ce type de moto dite *replica* était en effet sous exploité par les multicylindres deux-temps de route. Ainsi, tandis que ses rivales défendaient la cause perdue des deux-temps de Grand Prix, c'est donc sur la base d'un moteur quatre-temps, largement promu par les courses d'endurance, que la nouvelle GSX-R fit une apparition décisive au salon de Cologne, en 1984.

Une adaptation ambitieuse

Pour en arriver là, les ingénieurs Suzuki font preuve d'une ingéniosité remarquable, au terme d'un long travail de recherche. Autant techniquement que commercialement, faire passer une machine à moteur quatre temps, de grosse cylindrée, du circuit à la route ouverte est pour le moins complexe. Le cahier

des charges de cette ambitieuse GSX-R est très sévère : le poids à sec de cette machine doit se rapprocher le plus possible des 175 kg et la puissance moteur doit atteindre les 100 ch. Sur un créneau où les machines les plus performantes délivrent à peine 90 ch et dépassent allègrement les 220 kg sur la balance, le projet semble a priori irréalisable !

Au niveau de la mécanique, le choix du mode de refroidissement est crucial. Un système de refroidissement par eau exige des éléments périphériques générant du poids et de l'encombrement. Quant au refroidissement par air, son efficacité est dépendante de la température ambiante, ce qui la rend fluctuante en fonction de la vitesse de la moto, donc instable. Ce qui est incompatible avec les performances atteintes par un moteur délivrant quelque 133 chevaux par litre de cylindrée.

Un mustang et des chevaux

Pour résoudre le dilemme, c'est l'aéronautique britannique qui vient à l'aide des concepteurs japonais. Pour refroidir le moteur de la Suzuki GSX-R, ces derniers s'inspirent d'un brevet déposé par Rolls Royce au début des années 1940, à usage de refroidissement pour leur moteur équipant un avion de chasse américain, le Mustang P51, fabriqué par *North American Aviation* et utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale. Ledit Mustang P51 est considéré comme le meilleur chasseur à hélice de tous les temps. La technique Rolls Royce de refroidissement en question associe le lubrifiant à la réfrigération de la mécanique, via un petit radiateur d'huile. Mais pour son 4-cylindres, Suzuki met au point son propre système de refroidissement à air et huile, baptisé *Suzuki Advanced Cooling*

Fiche technique

- **Moteur** : 4-cylindres en ligne refroidi par air et huile
- **Cylindrée** : 749 cm³ (70 x 48,7 mm)
- **Puissance** : 100 ch à 10 500 tr/mn
- **Alimentation** : 4 carburateurs Ø 29 mm
- **Cadre** : en tubes d'aluminium de section carrée et pièces moulées
- **Suspensions** : télescopique AV et Full Floater mono amortisseur AR
- **Freinage** : disques AV 300 mm et AR 220 mm
- **Essence** : 19 litres
- **Vitesse maxi** : 230 km/h

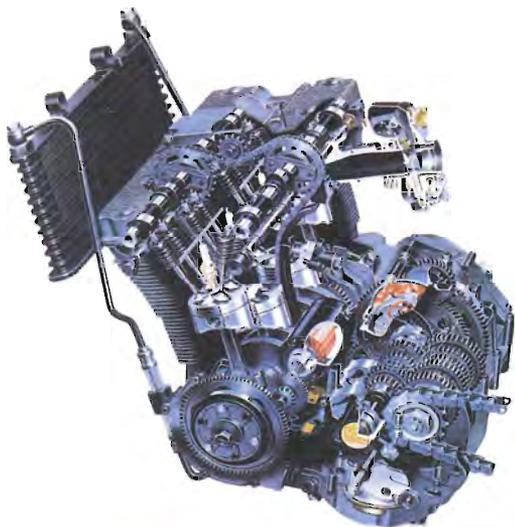
Suzuki 750 GSX-R





© Moto Journal

Le châssis de la première version de la 750 GSX-R, en tubes d'aluminium de section carrée, était un peu juste pour assurer une parfaite rigidité à haute vitesse. Mais son concept architectural sera conservé longtemps.



© Suzuki France

Cette image fantôme permet de visualiser le système baptisé *Suzuki Advanced Cooling System* (S.A.C.S.), dispositif original de refroidissement inauguré en série par la Suzuki 750 GSX-R avec son fin radiateur d'huile.



© Moto Journal

Reprenant une technique « course », les instruments du tableau de bord sont enchâssés dans un bloc de caoutchouc anti-vibration et la mise à l'air surélevée du réservoir est munie d'un tuyau reniflard.



© Moto Journal

Dès les premiers essais réalisés en Europe, ici entre les mains du journaliste Eric Maurice, de *Moto Journal*, la Suzuki 750 GSX-R, bien que perfectible à haute vitesse et sur circuit, est encensée par l'ensemble de la presse spécialisée.

System (S.A.C.S.). Afin que la fonction de refroidissement s'ajoute à celle de la lubrification, il est nécessaire que l'huile circule rapidement. Aussi le S.A.C.S. prévoit-il deux pompes : l'une assure la lubrification du vilebrequin et de la distribution, l'autre sert au refroidissement en pulvérisant de l'huile sous pression dans le haut moteur et sous les pistons.

Huile et aluminium

Inédite sur un moteur de moto, cette technique permet de gagner du poids et de la compacité de deux façons. D'abord en se passant d'un radiateur d'eau lourd et encombrant, ainsi que des autres éléments constitutifs d'un refroidissement liquide. Par ailleurs, ce dispositif offre la possibilité de réduire la dimension de pièces mécaniques,

du fait de l'abaissement des contraintes qu'elles subissent lorsqu'elles sont mieux refroidies et lubrifiées. Grâce au S.A.C.S., le 4-cylindres de la Suzuki 750 GSX-R ne pèse que 73 kg, alors que celui de la 750 GS, conventionnel, accuse 96 kg.

Légère, mais floue

Et la cure d'amaigrissement continue au niveau de la partie-cycle. La solution de l'aluminium pour le cadre peut sembler simple mais, pour obtenir des éléments en aluminium offrant la même résistance mécanique que l'acier, il faut en accroître les dimensions. Les ingénieurs Suzuki s'exonèrent partiellement de cet impératif en employant des tubes de section carrée reliés par des pièces de fonderie pour faciliter l'assemblage du châssis et en réduire le coût. Là encore, sur la balance, la mé-



Suzuki 750 GSX-R

thode se révèle efficace puisque le cadre de la GSX-R ne pèse que 8 kg, ce qui représente un allègement de plus d'un tiers par rapport à son homologue en acier. Mais il y a une contrepartie non négligeable : la rigidité de cet assemblage est insuffisante. La 750 GSX-R souffre d'un comportement flou à haute vitesse, condition d'utilisation dans laquelle cette *replica* est justement sensée être excellente, ce qui oblige Suzuki à revoir rapidement sa copie. Paradoxalement, l'impact de cette hypersportive est tellement positif qu'il fait oublier ce défaut, a priori indécidable dans les mains d'un utilisateur lambda, il faut bien le dire. Pour achever son œuvre technologique, Suzuki se contente donc de lui dessiner un bras oscillant d'un poids plume de 1,8 kg, puis allège sa suspension arrière Full Floater de 4 kg. Ainsi, avec ses mensurations de rêve et sa robe étincelante, la Suzuki 750 GSX-R est une réelle star et fait aussitôt chavirer les cœurs.

L'avènement d'un mythe

Pour le constructeur, ce nouveau modèle est déterminant. Avec la Suzuki 750 GSX-R, les décideurs de la marque d'Hamatsu s'engagent dans une nouvelle direction, créent un nouveau segment de marché dans lequel ils sont d'emblée les leaders. Tout en réussissant un exploit technique, avec un poids mini et



© Moto Journal

L'avant du carénage, doté d'une bulle haute, protège bien le buste et les mains du pilote. Il intègre une double optique de phare qui, à cette époque, personnalise la moto.

des performances maxi, le pari commercial illustré avec cette nouvelle moto est d'autant plus réussi que son coût se situe dans des sphères raisonnables. Quant à l'image dont bénéficie immédiatement cette *replica*, elle est doublement positive : la Suzuki 750 GSX-R est une machine brillante, puisqu'elle remporte des courses. Et résistante, puisqu'elle court des épreuves de 24 heures en conditions extrêmes. Ainsi commence la Saga GSX-R, on ne peut plus brillamment !



L'évolution de la Suzuki 750 GSX-R

- **1986** : bras oscillant rallongé de 30 mm. Nouveaux pneus à carcasse radiale.
- **1987** : la contenance du réservoir passe à 21 l.
- **1988** : cadre alu plus rigide. Roues de 17 pouces.
- **1991** : système de réglage du jeu aux soupapes par pastilles au lieu des vis/écrous.
- **1992** : nouveau moteur refroidi par eau.
- **1996** : système d'admission par air forcé *Suzuki Ram Air Direct* (S.R.A.D.). Cadre alu périmétrique à deux longerons.
- **1998** : adoption de l'injection électronique.
- **2007** : cartographie d'injection programmable.

La moto en 1985 Reine de l'endurance

Quand la Suzuki 750 GSX-R débarque sur le marché des motos sportives, comme tout droit sortie d'un stand de course d'endurance, elle impose à la concurrence le devoir de réagir... mais elle a pris de l'avance !



© Honda Motor-Europa (South)

12

La Honda 750 VFR, bien qu'aussi puissante que la 750 GSX-R, est positionnée sport/GT, soit à mi-chemin entre le sport et le grand tourisme. Cette catégorie reste assez éloignée de l'image *replica* qui va faire le succès de la Suzuki.

Avant les années 1980, le motard amateur de motos hypersport, passionné de Grand Prix et qui se rêve sur la route au guidon de la moto d'Hailwood, Agostini, Read, Roberts et consorts, doit se débrouiller avec les moyens du bord pour assouvir son fantasme. Il se concocte sa propre *replica* à l'aide de quelques accessoires plus ou moins adaptables sur sa machine, tels qu'un carénage, une selle monoplace à dossier, des guidons bracelets et autres commandes reculées. La mécanique reste souvent d'origine, par prudence ou

faute de moyens, mais certains initiés y ajoutent un « kit performances », avec des résultats généralement aléatoires. Les machines hybrides ainsi obtenues sont rarement très efficaces, mais esthétiquement, l'effet est garanti !

La GSX-R booste le marché

L'arrivée de la GSX-R bouleverse ces données. Après elle, plus rien ne sera comme avant. En réalisant qu'il peut désormais s'acheter une quasi moto de course, le motard ne se satisfait





© Yamaha Motor France

La Yamaha 750 FZ est une moto brillante qui s'est illustrée en Superbike américain. Son image est cependant moins forte que la silhouette d'une Suzuki 750 GSX-R, véritable star d'événements populaires comme le Bol d'Or ou les 24 H du Mans.

plus des machines « à l'ancienne ». Il attend de son constructeur préféré qu'il lui propose « la même » que celle de Spencer, Gardner, Lawson, Rainey ou Doohan. Ainsi naissent des motos de course fabriquées en série, en vente libre et homologuées pour rouler sur la route. Passées les quatre ou cinq années de développement technique nécessaires à la réaction, les principaux constructeurs concurrents de Suzuki s'organisent.

La moto qui gagne se vend

Honda, Yamaha et Kawasaki d'abord, puis Ducati, Aprilia, BMW et Triumph proposent chacun son modèle *replica*. Comme la Suzuki GSX-R, la cylindrée 750 cm³ est développée en priorité, puis arrivent les 1000 et 600 cm³. Ces motos hypersport sont réactualisées tous les deux ou trois ans, à chaque fois améliorées à l'aide des technologies high tech de Grand Prix, puis elles sont valorisées en engageant des machines aux silhouettes

pratiquement identiques dans les championnats de Superbike ou de Supersport. Pour tous les constructeurs, cette démarche devient incontournable. L'enthousiasme de la clientèle visée réagit désormais selon les performances et par mimétisme avec la moto qui gagne... elle même affûtée sur la base du modèle hypersport que chacun peut acquérir ! La tendance s'auto alimente, s'exacerbe et perdurera au-delà des années 2010.

Honda 750 VRF

Chez Honda, en 1985, la CBX 750 de 93 ch est en fin de vie. Elle a été une sportive « à l'ancienne », dont le 4-cylindres brillant n'était pas mis en valeur par une partie-cycle et un habillage de compétition. C'est la Honda 750 VRF qui prend le relais, dès 1986, sur le créneau des 750 cm³. Mais cette sportivo-GT joue sur la polyvalence. Bien que motorisée par un brillant V4 de 100 ch, elle ne prétend pas être une



© Kawasaki Motor France

Vieillissante dans sa conception et sa présentation, la Kawasaki 750 GPZ de 1982 n'a pas les moyens techniques et esthétiques de lutter commercialement face à la Suzuki 750 GSX-R. Et en 1983, la version Turbo de cette Kawasaki n'aura pas plus de succès.

sportive affûtée et encore moins ressembler à une moto de course. Quant à la Honda 600 CBR, apparue en 1987, elle ne sera pas sportive au même stade qu'une *replica*, et ses 85 ch – une puissance alors considérable pour cette cylindrée –, est loin du seuil magique et hautement symbolique des 100 ch que la Suzuki 750 GSX-R a franchi.

Yamaha 750 FZ

Brillante, homogène, légère (208 kg), rapide (240 km/h) dotée d'un 4-cylindres puissant (95 puis 100 ch) et sophistiquée (culasse à 5 soupapes par cylindre), la Yamaha FZ est une très bonne 750 cm³ qui n'a eu qu'un seul « défaut », celui de sortir en même temps que la Suzuki 750 GSX-R.

La FZ est certes la machine qui a opposé la résistance la plus consistante face à la déferlante GSX-R. Mais, bien que plus vélocé et plus rigoureuse en tenue de route à haute vitesse, elle n'a pas l'esthétique extrême de sa rivale. Ses qualités lui permettent de faire une carrière honorable mais discrète qui dure presque dix ans avant de disparaître du catalogue du constructeur, en 1993.

Kawasaki 750 GPZ

La Kawasaki est une sportive à moteur 4-cylindres comme on en faisait dans les années 1970 et jusqu'au milieu de la décennie suivante. D'abord équipée de deux amortisseurs arrière latéraux classiques (de 1982 à 1983), elle utilise ensuite





© Archives Moto Journal

15

En 1985, face à la GSX-R, Ducati n'a que son modèle 750 F1 à opposer, bien moins puissante avec son bicylindre. Quant à cette Ducati 851, elle ne fait son apparition qu'en 1988, trop tard pour endiguer la GSX-R mania.

un mono amortisseur, le système de suspension Unitrack (de 1983 à 1987). Sa silhouette ordinaire, sa conception vieillissante et sa puissance de 84 puis 86 ch ne lui permettent pas de donner la réplique à la GSX-R. La version Turbo de 112 ch, venue la seconder en 1983, ne fera pas mieux. Et même métamorphosée en Kawasaki Ninja (92 ch et refroidie par eau), la GPZ restera trop tendre. La « GSX-R mania » se propage avec une amplitude galopante !

Ducati 750 F1

Les Italiens, pourtant au fait des tendances sportives dans le milieu du deux-roues motorisé, subissent également la bourrasque que déclenche l'arrivée de la Suzuki 750 GSX-R

sur le marché de la moto hypersport. En cette année 1985, la seule Ducati 750 cm³ en lice est le modèle F1. Cette superbe machine, qui succède aux premières Ducati 750 et 900 SS, possède des atouts intéressants. Le premier est son poids, puisqu'elle est plus légère que la Suzuki 750 GSX-R avec seulement 168 kg, et l'autre est la qualité de sa partie-cycle, dont le cadre treillis offre une rigidité rigoureuse et profite d'une suspension arrière Cantilever. Mais son bicylindre en L, dérivé de celui de la Ducati 600 Pantah, laisse cette machine en retrait avec ses 76 ch, tout comme son prix élevé et sa diffusion confidentielle. Commercialement, la belle sportive transalpine ne peut pas lutter contre la Suzuki, et la firme de Bologne ne réagira que tardivement, en 1988, avec la 851 Superbike Strada.

La GSX-R dans la course

La Suzuki 750 GSX-R n'est pas une moto de route déguisée en hypersport. Véritablement née sur les pistes du Championnat du monde d'Endurance, elle continuera à y faire carrière pendant plusieurs décennies et reste à ce jour une référence en la matière !



© Archives Moto Journal

16

Cette image d'une Suzuki d'Endurance illustre bien la similitude parfaite entre la machine de course et la moto de route. Habillage, châssis, roues... il faut bien chercher, et notamment dans ce qui est masqué par le carénage pour faire la différence.

La course fait partie de la culture Suzuki. Cette marque japonaise, bien qu'importante, structurée et diversifiée avec des activités dans des domaines tels que l'automobile et le nautisme, est loin de disposer des mêmes moyens que ceux des géants Honda et Yamaha. Mais pour Suzuki, cette position d'accessit sur le plan industriel n'a jamais constitué un handicap en termes de performances sportives. Au contraire, la compétition représente pour Suzuki un champ d'expression favorable pour exposer son talent au grand jour.

Champion du deux-temps

Durant les années 1960, Suzuki s'est souvent illustré en GP de vitesse. Les titres de champion du monde en catégorie 50 cm³ d'Ernst Degner en 1962, d'Hugh Anderson en 1963 et 1964 et d'Hans-Georg Anscheidt en 1966, 1967 et 1968 témoignent de sa haute compétence en la matière. Spécialiste des petites cylindrées à mécanique deux-temps, Suzuki a également remporté les titres de champion du monde pilote 125 cm³ avec le même Anderson en 1963 et 1965 et avec Dieter Braun en 1970.





© Archives Moto Revue

17

En 2004, soit une vingtaine d'années après sa sortie sur le marché, la lignée des Suzuki est toujours brillamment représentée en compétition, comme ici lors d'un ravitaillement au Bol d'Or. Cette GSX-R porte le n°1 et continue à défendre son leadership !

Et quelques années plus tard, Suzuki conquiert même le titre de champion du monde dans la catégorie reine, en 500 cm³ avec Barry Sheene, pilote emblématique couronné en 1976 et 1977. Marco Lucchinelli (1981) et Franco Uncini (1982) prennent ensuite le relais, tandis que, durant cette même décennie, Suzuki équipe la majorité des pilotes privés avec sa 500 RG. En 1993, Kevin Schwantz, un pilote texan très populaire en Grand Prix et qui a lié son destin à Suzuki, est champion du monde avec la 500 RG officielle, face aux Honda et Yamaha, les deux géants de la discipline. Favoris d'une saison à l'autre en raison de leurs investissements en matériel et en pilotes de premier ordre, ces derniers seront également battus en 2000 par une Suzuki, cette fois-ci aux mains de Kenny Roberts JR.

Le 4-temps Suzuki : la GSX-R

Suzuki a glané tous ses premiers lauriers avec des moteurs deux-temps. Mais son engagement s'est également porté sur les compétitions où le quatre-temps est roi, et où les GSX-R se feront vite reines. Des Suzuki GSX-R de toutes cylindrées se sont distinguées dans presque toutes les catégories de vitesse. De la Suzuki 750 GSX-R qui remporte les 200 Miles de Daytona en 1988, avec Kevin Schwantz, jusqu'à la Suzuki 1000 GSX-R qui gagne le championnat du monde Superbike en 2005, avec Troy Corser, en passant par la *Supersport World Serie* de 1998, avec Fabrizio Pirovano, ou le championnat du monde Supersport de 1999, avec le pilote français Stéphane Chambon, lui aussi sur une 600 GSX-R.



© Archives Moto Journal

18

Le Français Stéphane Chambon, au guidon de sa Suzuki 600 GSX-R, devient Champion du monde Supersport à l'issue de la saison 1999. La cylindrée de la GSX-R initiale s'est alignée au gré des catégories, mais toujours avec le même succès.

Consécration en endurance

Mais c'est avant tout dans le domaine des courses d'endurance que Suzuki s'est forgé un palmarès impressionnant, sous la houlette du *Suzuki Endurance Racing Team* (S.E.R.T.) créé et dirigé par Dominique Meliand. Le destin de la Suzuki GSX-R est intimement lié à cette équipe qui glane des victoires internationales et des titres de champion du monde depuis les années 1980. En outre, cette discipline incarne à la fois la vitesse et la robustesse, deux composantes idéales pour magnifier une moto de route moderne, ce en quoi la Suzuki GSX-R a parfaitement su faire recette. La consécration de lignée des Suzuki des GSX-R est donc venue de l'endurance et la compétition poursuit son œuvre. Aujourd'hui, en course, quand la firme d'Hamamatsu n'est pas représentée officiellement par le S.E.R.T.,

cela n'empêche pas la GSX-R de gagner. Car nombre d'équipes privées, britanniques, néerlandaises ou chinoises, se sont emparées de ce choix de moto pour courir au plus haut niveau !



© Archives Moto Journal

La Suzuki d'Endurance du début des années 1980, d'où a été extrapolée la première GSX-R, n'était pas aussi ramassée sur l'avant que les motos de course modernes.



Revue de presse

Dévoilée en Europe en septembre 1984, la 750 GSX-R est commentée dans les journaux avec un enthousiasme rare qui sera aussitôt partagé avec le public. Ses retombées presse sont dithyrambiques !



© Archives Moto Revue



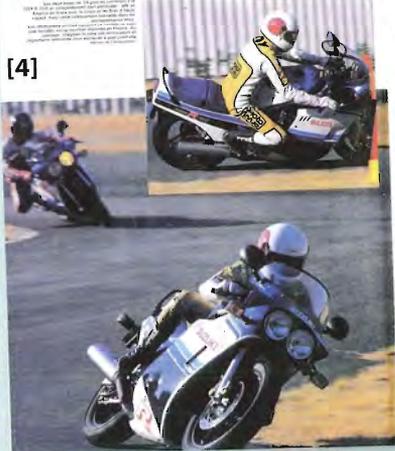
© Archives Moto Revue

[1-2] Dès sa sortie au Japon, la Suzuki 750 GSX-R est testée par un envoyé spécial de l'hebdomadaire Moto Revue au Pays du Soleil Levant.

BANZAI !... [3]
 Sus à la concurrence ! Voici enfin celle que l'on attendait. Pour contrer Yamaha et sa FZ, Suzuki nous présente au Japon sa 750 de 100 chevaux. La GSX R revendique elle aussi le titre de 750 la plus sportive, mais avec d'autres arguments que la FZ.

19

BANZAI !...
 Sus à la concurrence ! Voici enfin celle que l'on attendait. Pour Suzuki nous présente au Japon sa 750 de 100 chevaux. La GSX R revendique elle aussi le titre de 750 la plus sportive, mais avec d'autres arguments que la FZ.



© Archives Moto Revue

La méthode Zen
 Il n'est pas question de dire que le Suzuki GSX-R 750 est un super-motocycle. Ce serait exagérer. Il faut tout d'abord dire qu'il est différent. C'est un différentiel de conduite qui donne un plaisir de conduite différent de celui des autres motos de cette cylindrée. C'est un différentiel de conduite qui donne un plaisir de conduite différent de celui des autres motos de cette cylindrée. C'est un différentiel de conduite qui donne un plaisir de conduite différent de celui des autres motos de cette cylindrée.

[3-4] La Suzuki 750 GSX-R est une nouveauté phare qui justifie un essai très complet publié par les grands magazines spécialisés, auquel s'ajoute parfois un dossier technique détaillé, riche en mesures de tous genres.

[5] Rarement une nouvelle moto aura fait couler autant d'encre dans la presse spécialisée dès sa sortie. Le phénomène GSX-R est initié, et il dure depuis presque trente ans.



© Archives Moto Revue



L'actu moto du moment



[6] Le titre qui occupe la couverture de *Moto Journal* est éloquent. La Suzuki 750 GSX-R est le fantasme absolu du motard sportif de la deuxième moitié des années 1980.



© Archives Moto Journal

© Archives Moto Journal

[7-8] *Moto Journal*, désormais leader de la presse moto, détache au Japon son meilleur journaliste essayeur, Jean-Lou Colin pour tester la nouvelle Suzuki 750 GSX-R. Lui aussi s'extasie devant cette première replica en grosse cylindrée, et notamment sur le chiffre hautement symbolique de sa puissance moteur atteinte par cette moto de série : 100 ch.

20



La Suzuki 750 est un modèle qui a révolutionné le marché des motos sportives de 100 ch. Elle est la première à avoir atteint ce chiffre de puissance avec une cylindrée de 750 cm³. Elle est également la première à avoir été conçue pour être utilisée en tant que moto de route ou de course. Elle est donc une véritable « compo-client ».

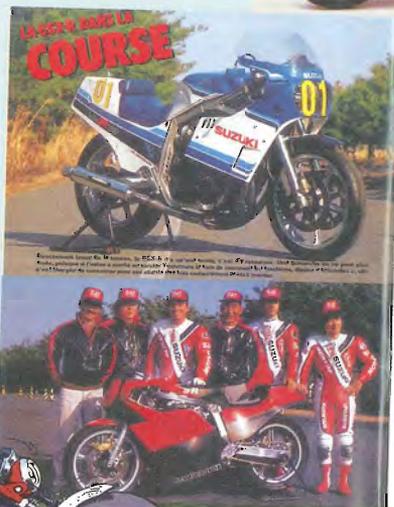
Le moteur est un 4 cylindres en ligne, refroidi par air, avec une cylindrée de 750 cm³. Il développe une puissance de 100 ch à 10 000 tr/min. Le couple est de 10,5 kgm à 7 000 tr/min. Le moteur est équipé d'un système de soupapes à commande électronique (ECCV) qui permet d'optimiser le débit des gaz et d'améliorer la puissance à haut régime.

Le châssis est une structure en aluminium qui est très rigide et légère. Elle est équipée d'une fourche à tubes et d'un bras oscillant à double bras. Les roues sont en aluminium et sont équipées de pneus sportifs. Les freins sont à disque et sont équipés de étriers à 4 pistons.

Le moteur est également équipé d'un système de lubrification à injection qui permet d'optimiser le débit de l'huile et d'améliorer la performance. Le moteur est également équipé d'un système de refroidissement à air qui permet de maintenir la température du moteur à un niveau optimal.

Le moteur est également équipé d'un système de commande électronique qui permet d'optimiser le débit des gaz et d'améliorer la puissance à haut régime. Le moteur est également équipé d'un système de commande électronique qui permet d'optimiser le débit des gaz et d'améliorer la puissance à haut régime.

© Archives Moto Journal



[9] **UNE VRAIE « COMPO-CLIENT »**

Le moteur est un 4 cylindres en ligne, refroidi par air, avec une cylindrée de 750 cm³. Il développe une puissance de 100 ch à 10 000 tr/min. Le couple est de 10,5 kgm à 7 000 tr/min. Le moteur est équipé d'un système de soupapes à commande électronique (ECCV) qui permet d'optimiser le débit des gaz et d'améliorer la puissance à haut régime.

A LA MANIÈRE YOSHIMURA

Le moteur est également équipé d'un système de lubrification à injection qui permet d'optimiser le débit de l'huile et d'améliorer la performance. Le moteur est également équipé d'un système de refroidissement à air qui permet de maintenir la température du moteur à un niveau optimal.

Le moteur est également équipé d'un système de commande électronique qui permet d'optimiser le débit des gaz et d'améliorer la puissance à haut régime. Le moteur est également équipé d'un système de commande électronique qui permet d'optimiser le débit des gaz et d'améliorer la puissance à haut régime.

[9] Soulignant la parenté de la GSX-R de route avec son modèle sportif, *Moto Journal* complète son essai avec un reportage consacré au team japonais qui fait rouler la GSX-R en course, en ne manquant pas d'y dévoiler quelques détails techniques de sa préparation moteur.



Les années 2000

Suzuki 750 GSX-R

La référence sportive



Tandis que ses concurrents ne proposent plus que des 600 et 1000 cm³, Suzuki conserve sa 750 GSX-R. L'alternative est judicieuse et le clin d'œil à la pionnière de 1985 est séduisant.



© Suzuki France

Basse et ramassée sur l'avant, la GSX-R 2012 est à la fois éloignée de son ancêtre de 1985 et proche dans son esprit *replica*. Mais sa grande originalité est de conserver contre vents et marées cette cylindrée culte de 750 cm³.

Le conservatisme affiché par Suzuki, en préservant la cylindrée originelle de sa GSX-R, n'est pas un défaut mais un plus. Cette 750 GSX-R est identique à la 600 cm³ du même nom, dont elle partage la conception, l'esthétique et la réactualisation régulière. La seule différence entre les deux motos se situe au niveau de leurs cotes internes respectives du moteur et de la programmation de l'injection. Mais en vérité, cette Suzuki 750 GSX-R est devenue un paradoxe.

Interdite de circuit

La première GSX-R de 1985 descendait en droite ligne d'une moto de course, mais trois décennies plus tard, son héritière n'est plus cautionnée par la piste, la catégorie 750 cm³ ayant été écartée des courses internationales. Les trois quarts de litre des championnats du monde Superbike et Endurance ont été remplacés par des 1000 cm³ et les seuls 4-cylindres admis en Supersport ne doivent pas dépasser 600 cm³.



© Suzuki France

Le positionnement commercial de la Suzuki GSX-R des années 2000 ne diffère pas de celui de 1985. La 750 GSX-R revendique toujours des origines de moto de course, comme le montre cette image de deux motos de route en action... sur circuit.

22

Encore plus vive et légère

Suzuki propose la seule 750 cm³ hypersportive 4-cylindres du marché, dont cette mouture réactualisée en 2011. À l'instar de la 600 GSX-R, la 750 a été allégée de 8 kg – 3,4 kg de moins pour son seul habillage. L'amélioration de la mécanique lui offre une souplesse et un couple à mi-régimes optimisés et sa puissance maxi reste de 148 ch en version libre. Côté partie-cycle, l'empattement est réduit de 15 mm pour accroître sa vivacité et la fourche est dotée de plus gros pistons internes. Le freinage est confié à des étriers Brembo, référence en la matière. Un choix pertinent mais aussi surprenant, de la part d'un constructeur japonais qui a pour habitude de recourir au matériel de fournisseurs nippons.

Compromis pour la route

Les 750 cm³ de cette GSX-R constituent un compromis idéal pour la route abordée sportivement. La 750 est plus légère, maniable et moins chère qu'une 1000 cm³

puisqu'elle reprend la base et le gabarit de la 600. Sa mécanique, étoffée de 150 cm³ supplémentaires, est plus généreuse que celle de la 600 cm³ aux régimes usités sur la route. Comme toutes les supersportives « mid size » japonaises, italiennes ou anglaises, cette GSX-R moderne est exclusive, faisant peu de cas des aptitudes touristiques. À son bord, rien n'est prévu pour les bagages. La position de conduite imposée est sportive, radicalement différente de celle d'une GSX-R de 1985. Alors que l'on s'installait « dans » l'ancienne Suzuki, abrité derrière le carénage et ventre sur le réservoir, on « se pose » sur la nouvelle, en appui sur les poignets. Cette posture du pilote, induite par la géométrie moderne du châssis « tout sur l'avant », est sans compromis.

Exclusive et efficace

En revanche, quel plaisir pour l'utilisateur sportif ! Il découvre aussitôt une précision diabolique des trajectoires, une vivacité stupéfiante et un freinage redoutablement puissant, dosable



Suzuki 750 GSX-R

© Suzuki France



Moteur centré dans le châssis aluminium à longerons, avant ramassé, arrière relevé... la Suzuki 750 GSX-R adopte la structure d'une moto hypersport moderne.

© Suzuki France



Le tableau de bord fait la part belle au cadran rond du compte-tours flanqué d'une fenêtre à affichage numérique qui concentre toutes les autres informations.

et endurant. De quoi transformer mentalement un conducteur moyen en pilote de haut niveau. D'autant plus que ce moteur de 750 cm³, relativement souple, autorise des reprises très vives et permet d'atteindre des vitesses... prohibées.

En 2012, la Suzuki 750 GSX-R est bel et bien une digne héritière de sa prestigieuse devancière. Elle en conserve la taille de guêpe et le poids plume de 200 kg tous pleins faits tout en offrant 50% de puissance en plus ! Certes, elle n'est plus la seule *replica* disponible sur le marché, mais elle offre toujours l'originalité et le compromis d'une cylindrée mythique.



© Suzuki France

Les temps changent. Le double phare du modèle de 1985 a cédé sa place à une optique en blason qui s'intègre visuellement à l'avant du carénage étroit et bas.

Fiche technique

- **Moteur** : 4-cylindres en ligne, refroidi par eau
- **Cylindrée** : 750 cm³ (70 x 48,7 mm)
- **Puissance** : 148 ch à 13 200 tr/mn
- **Alimentation** : injection électronique
- **Cadre** : périmétrique à double longeron en aluminium
- **Suspensions** : télescopique AV et mono amortisseur AR
- **Freinage** : double disque AV et simple disque AR
- **Essence** : 18 litres
- **Vitesse maxi** : 240 km/h



La référence sportive





Chroniques du Joe Bar

par Chris Deb

I. BRAVES DE COMPTOIR

3^e
épisode

L'instant d'après, la Honda d'Édouard, la Ducati du frisé et la Kawa du binoclard aboient, féroces, en descendant du trottoir. « T'y vas pas ? » demande le cafetier à Manchzeck. Affairé sur le genou écorché qui émerge de ses jeans troués, le blondinet grommelle que non et que, une pelle par jour, c'est très suffisant.

Dehors, dans une explosion de décibels, les bolides décanillent et s'élancent à l'assaut des rues.

— Je me recouche, fait le blond. J'ai mal partout.

Il sort en claudiquant, enfourche sa Norton esquintée et détale à son tour dans un raffut de tous les diables.

Joe le suit un instant des yeux. Puis son regard flâne sur la place moribonde où, pour tout signe de vie, un bâtard au poil gras s'attelle à l'arrosage des platanes.

L'air bougon, il observe les rues vides, les volets clos, les rideaux de fer tirés devant les boutiques, et s'il distingue tout de même une pâle lumière au fond de la boulangerie, plus loin, à l'angle du carrefour, cela n'adoucit pas son humeur pour autant. Depuis quinze jours Montreuil n'a plus son atmosphère habituelle, et le barman, qui est un homme d'habitudes, a hâte d'en finir avec ce fichu pont et ce fichu mois d'août. Il soupire, débarrasse son comptoir et dépose sa vaisselle dans l'évier.

— Dites, monsieur Bartholomé !...

Campé sur le seuil du bistrot, un petit homme sec, vêtu d'un imperméable passé sur un pyjama rayé, une mère rebelle dressée sur son crâne dégarni, le fixe d'un œil mauvais.

— Tiens ? fait Joe, surpris. M'sieur Bilgili !... Restez pas planté là, entrez !

— Écoutez, monsieur Bartholomé, jusque-là, j'ai rien dit, mais, vous avez vu l'heure ?...

Joe fronce les sourcils, se tourne vers l'horloge.

— Qu'est-ce qu'y a ?

L'homme tressaille.

— Qu'est-ce qu'il y a ?! On a quand même le droit d'avoir la paix à six heures et demie du matin, non ?!

— Vous parlez de quoi ?

— Je parle des motos ! Ma femme et moi, on commence à en avoir jusque là ! Faudrait dire à vos gars de respecter la tranquillité des gens, c'est intolérable !

— Ah... Ben... Excusez-les, m'sieur Bilgili.

— Oui, eh bien, j'espère que je n'aurai pas à vous le redire ! Bien le bonjour !

Le type tourne les talons et débarrasse le plancher.

Joe suit d'un œil dubitatif sa raide silhouette glisser derrière les vitres, hausse les épaules et retourne à sa vaisselle.

— Au fait, monsieur Bartholomé !...

L'homme, revenu sur ses pas, pointe un doigt hostile sur le juke-box.

— Si vous pouviez aussi éviter de faire hurler votre bazar en arrivant le matin, vous m'obligeriez !

Joe se redresse, attrape un torchon et, tout en s'esuyant les mains, détaille l'énergumène avec plus d'attention. Somme toute, ce Bilgili, il le connaît à peine. Tout ce qu'il sait de lui, c'est qu'il se prénomme Émilien, qu'il est courtier en assurances et qu'il occupe, depuis trois semaines, avec une grosse mocheté appelée Henriette, le premier étage du petit immeuble au pied duquel est niché son troquet.

Son visage s'assombrit, il grommelle :

— Dites, m'sieur Bilgili, au lieu de râler, vous voulez pas plutôt prendre un café ? Ou un coup de blanc, tiens ! Paraît que ça met de bon poil.

— Non mais dites donc !

Joe sort une bouteille du réfrigérateur.

— Allez ! C'est pour moi.

Bilgili le toise d'un œil dur, martèle qu'il ne boit pas et que, son café, il le prend chez lui, avec sa femme. À laquelle il va d'ailleurs acheter ses croissants, maintenant que ces satanés motards l'ont réveillée avec leurs pétoires. Et conclut d'un ton sec :

— Au plaisir !

Joe, de plus en plus perplexe, regarde le petit homme passer derrière la vitre, puis ses yeux pensifs tombent sur la bouteille de vin blanc. Il hésite, hoche la tête, attrape un verre sur l'étagère, allume au passage la radio qui l'assaille aussi sec d'un pétulant *Love me Baby*, le tube disco du moment. Son doigt enfonce une touche et la voix de Sheila fait place à celle d'un journaliste.

— ... au ministre de l'Intérieur, Michel Poniatowski, qui n'a pas souhaité revenir sur les derniers événements du Larzac. Et, bien sûr, l'Amérique en deuil après la mort d'Elvis Presley qui, comme nous vous l'annoncions tout à l'heure, a succombé, cette nuit, à une crise cardiaque.

Joe se fige.

... À SUIVRE

Portfolio Suzuki 750 GSX-R

Temps fort d'une moto culte

La Suzuki 750 GSX-R est immortelle. Sortie en 1985, cette machine hypersport a inauguré le segment de marché désormais incontournable de la moto *replica* dédiée à la route ouverte. Trois décennies plus tard, la GSX-R est toujours réactualisée et dans la même cylindrée.



Commercialisé en 1985, ce premier modèle de la Suzuki 750 GSX-R est désormais une icône du constructeur japonais.

© Archives Moto Journal



La première apparition de cette silhouette « course » au catalogue des motos de route est une révolution. Dès 1985, la Suzuki 750 GSX-R s'impose comme la référence absolue en matière de moto sportive.



Jusqu'en 2003, la catégorie Superbike est idéale pour une Suzuki 750 GSX-R. Ici, en 2001 à Kyalami, en Afrique du Sud, Stéphane Chambon le prouve !

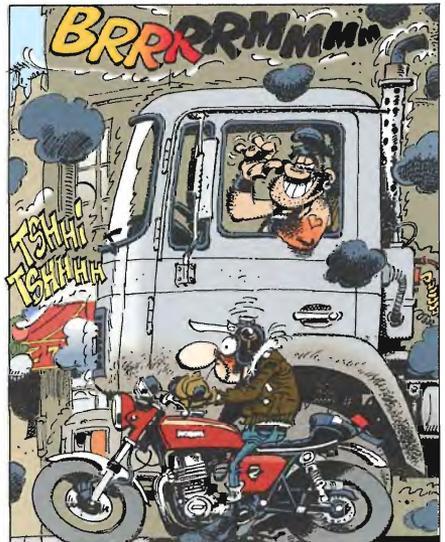
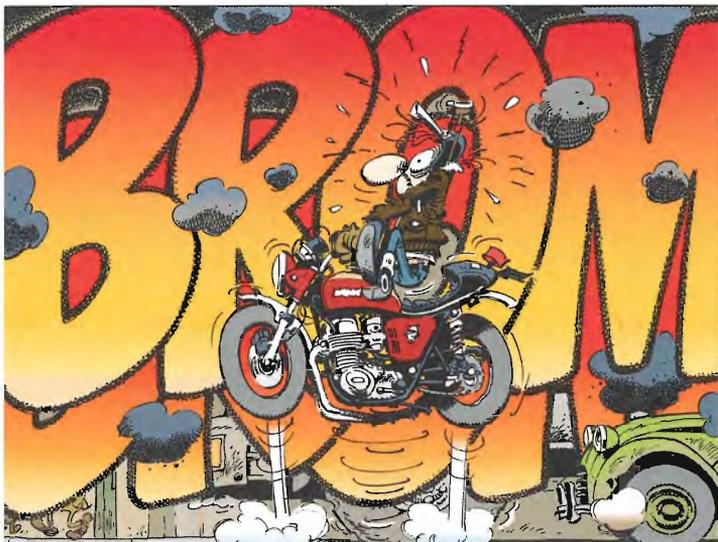
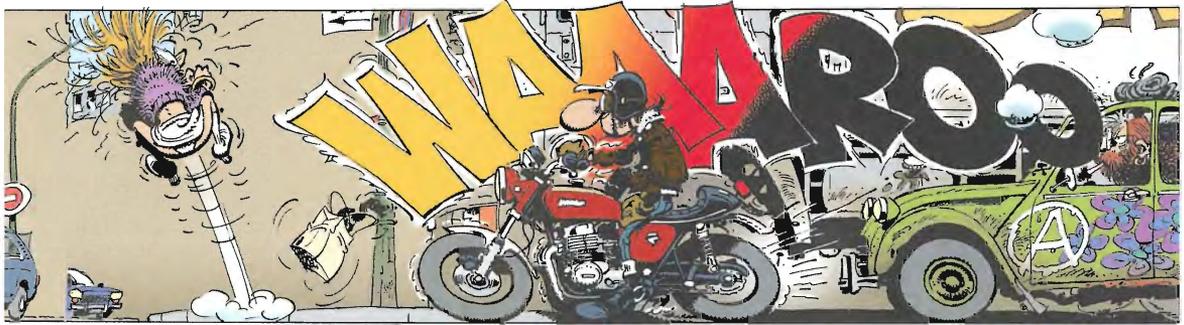


Pour sa campagne commerciale de 2012, la Suzuki 750 GSX-R ne déroge pas à son image mythique. Bien qu'elle soit officiellement une moto de route, elle revendique clairement la compétition.

© Suzuki France

Temps fort d'une moto culte





DANS LA MÊME COLLECTION

Dans 15 jours, chez votre marchand de journaux



...ET
VOILÀ LE
TRAVAIL !...



Votre prochain modèle réduit
Théo Taket
sur la MV Agusta 750 S

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, 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 Thiébaud, 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 / Bar2

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 faciliterez la précision de la distribution et vous serez certain d'être immédiatement servi. Nous vous remercions d'avance.

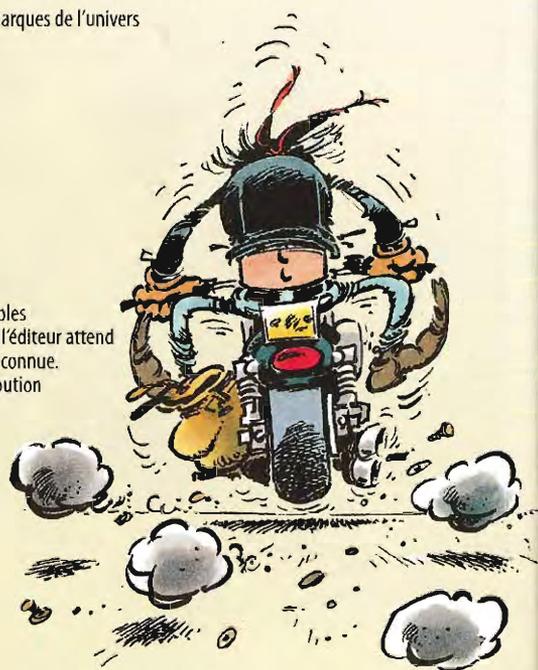
Le fascicule et les éléments qui composent la collection ne peuvent être vendus séparément.

IMPRIMÉ par Graficas Estella en Espagne.

© Hachette Collections

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

Dépôt légal : janvier 2014





Bête de course en série

En 1985, le rêve motard devient réalité grâce au patron de la compétition chez Suzuki, Etsuo Yokouchi, qui réussit à construire une moto de course pour la route – 100 ch pour 176 kg. Déclinée de la Suzuki Championne du monde d'Endurance en 1983, la GS 1000 R du S.E.R.T. du team Meliand, la Suzuki 750 GSX-R aluminium connaît un succès exceptionnel et immédiat qui inaugure un segment de marché avec lequel tous les constructeurs de motos devront désormais composer : la catégorie hypersport.

Trente ans plus tard, malgré l'évolution du genre vers d'autres cylindrées, une nouvelle Suzuki 750 GSX-R perpétue le culte de cette référence absolue du type *replica*.

