

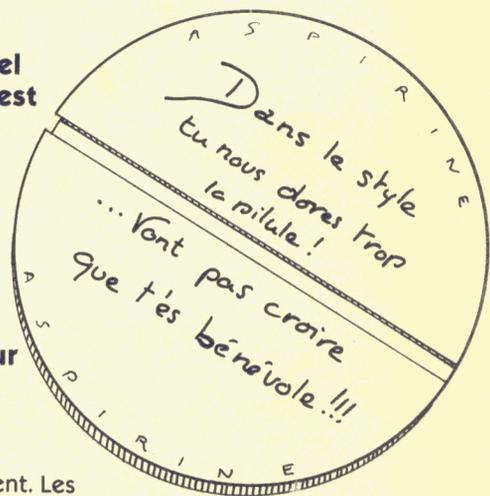
**C** que je pense de ma moto

# YAMAHA

## 600 SRX

**L**ecteur depuis peu de temps du MDLM auquel d'ailleurs je ne trouve rien à redire, si ce n'est que dans sa formule originale et sans parler de chiffres, performances, prix, il donne envie de faire partie de cette grande famille qu'est la moto. C'est le journal de la passion écrit par des passionnés (motard(e)s de tout poil et de toutes cylindrées ainsi que vous, MDLM, je vous salue bien bas).

**Je décide donc de vous livrer une bafouille sur mon cheval de feu.**



### Le choix

Possesseur, en trois ans de permis (j'ai 21 ans), d'un 125 DTMX, d'un Yamaha 400 XS Custom, j'ai décidé au mois de septembre 86 d'acheter d'occasion (elle avait 1.200 km) une 600 SRX.

Mes motivations : amoureux des "poum-poum" et du couple et, bien sûr, j'ai craqué pour sa gueule.

### En route

Habitué au 400 Custom, la position de conduite m'a quelque peu gêné mais on s'y fait très vite. Le conducteur est en appui sur les poignets et sur les bras avec les jambes très pliées. Avec mes 1,73 mètres, je n'ai pas eu de problème mais il est vrai que quelqu'un de plus grand en aurait certainement.

*Le démarrage au kick n'est pas un problème inhérent à ce mono, même à froid. Après quelques coups dans le vide, on met le starter et elle démarre très bien. Il suffit de la laisser chauffer. Le seul reproche à faire, est la monte d'origine du lève-soupape automatique. Il aurait été plus judicieux qu'il soit manuel (affaire de puriste !).*

*Les commodos tombent bien sous les mains avec cependant un défaut d'accessibilité en ce qui concerne le bouton d'appel de phare qui se trouve sous la poignée d'embrayage. Le starter au guidon (avec deux positions) est une bonne chose (à mes yeux). Quant au tableau de bord, il est superbe. Il est simple mais racé (et racing).*

*Le moteur, quant à lui, est assez souple avec aussi*

un couple omniprésent. Les vibrations sont là mais peu gênantes même à long terme. Seul, le bruit est frus-

### Caractéristiques

– Monocylindre 4 temps refroidi par air, possédant 42 canassons prêts à tout et présents à tout moment.

– Poids : 174 kg tous pleins faits. J'vous dis pas la maniabilité.

– Contenance : le réservoir à essence contient 15 litres (dont 3 de réserve). Quant à l'huile moteur : 2,4 litres (1,8 l dans le réservoir d'huile).

– Transmission :

- Primaire : par engrenage à taille droite
- Secondaire : par chaîne à joints toriques
- Embrayage multidisque à bain d'huile.
- Boîte à 5 rapports.

– Suspensions :

- AV : fourche télehydraulique (débattement : 140 mm).
- AR : ressorts amortis hydrauliquement (débattement : 100 mm).

Eclairage : équipée d'origine d'un H4.

trant, pas de "poum-poum", un ronronnement (à vos perceuses, mais ne le dites pas !).

La boîte est douce et précise. Pas besoin non plus de chercher le sélecteur.

L'embrayage est lui aussi doux et progressif.

Le SRX tire long (par rapport au Ténééré).

## Confort

Bien qu'il soit précaire, je n'ai jamais eu à en souffrir. Pour le passager(ère), c'est une autre histoire. Avec une partie cycle rigide, et sur une route en mauvais état, ce n'est pas une partie de plaisir.

On ne peut pas dire que c'est un must en matière de confort. Mais là n'est pas sa vocation.

## Performances

Voilà un terme qu'elle aime entendre !

*En vitesse pure*, elle monte vite à 160 km/h puis se laisse doucement aller à 170 (pas mal pour un mono). J'ai tout de même bloqué le compteur, c'est-à-dire 180 km/h et là, surprise, pas un louvoiement, rien. C'est sécurisant. En duo, elle tient un bon 160 km/h sans pour autant que cela bouge. Mais la vitesse n'est pas mon "trip", alors je roule en moyenne à 130-140 km/h.

Quant à sa *tenue de route*, passez-moi l'expression : "c'est un rail". Compte-tenu de sa légèreté et de sa mania-bilité, elle va où vous la mettez et n'en bouge que si vous le lui dites.

De plus, *elle est chaussée de "Spring-gum"*, pardon ! de Metzeler gomme tendre, ça colle à la route.

Que ce soit à l'attaque ou en balade, elle vous donnera de fantastiques sensations.

Son terrain de prédilection : les routes sinueuses ou les grandes courbes.

De plus, *pas besoin de jouer du sélecteur*, elle reprend très bien en 5<sup>e</sup> à 2.000-2.500 tr/mn (ah, le couple !). Un reproche à faire cependant, sa tenue de route sur l'asphalte défoncé ou en mauvais état. Là, elle prend la route, toute la route et bonjour les sympathiques coups que l'on prend dans les bras et dans le dos pour le passager !

## Freinage

Avec à l'avant un double disque (267 mm de diamètre) et des étriers double piston et à l'arrière un simple disque (245 mm de diamètre, simple piston) autant vous dire tout de suite, ça freine ! Le tout est de savoir doser son freinage car il est mordant.

## Consommation

Avec 15 litres dans le réservoir, je fais environ 200 km en moyenne (c'est bel et bien une moyenne car au moment où je vous écris je viens de faire le plein après 240 km). De toute façon l'autonomie reste très limitée.

## Entretien

Une vidange préconisée tous les 3.500 km que je préfère faire tous les 2.500.

J'ai changé les plaquettes de frein arrière (c'était des plaquettes tendres) à 3.000 km pour en remettre d'origine, c'est largement suffisant.

J'ai remplacé le Metzeler arrière qui, au bout de 2.500 km dont 2.000 de rodage, était lisse (c'est le désavantage des gommes tendres), pour mettre un M 48.

Enfin, une révision complète à 5.000 km.

## Modifications

Après une gamelle digne des grands et pourtant sans avoir jamais voulu les imiter (méfiez-vous, ça n'arrive pas qu'aux autres), j'ai décidé d'en profiter pour changer mes suspensions arrière pour une paire de *Fournalès* dont les mérites ne semblent plus à vanter.

J'aimerais aussi équiper le SRX d'un tête de fourche Racing et d'un monoplace (oh l'égoïste).

Si vous avez des tuyaux, n'hésitez pas !

**J**e vais en finir après ce long exposé très brièvement. C'est une moto fantastique pour moi, de par sa gueule et son caractère. Bien sûr, ses performances sont limitées (c'est un mono) mais je trouve cela suffisant : "A quoi sert la vitesse quand on a l'ivresse ?" Il faudra tout de même voir ce qu'il en est du SRX après

20.000 km (comptez sur moi pour vous en parler). Pour l'instant je vais finir en vous livrant ce que j'ai lu quelque part à propos du SRX : "A essayer absolument pour comprendre". A bientôt sur les routes et ailleurs ! Mon Yam 400 XS Custom est à vendre à un prix motard. Si cela vous intéresse... Richer Christophe, 9, rue Arthur Rimbaud, 63800 Cournon d'Auvergne. Tél. 73.84.36.82.



YAMAHA 600 SRX

