

## VITESSE NEWS

C'est officiel : Ron Haslam pilotera la Elf 2 ..... 6

## RESULTAT DES ELECTIONS

Vous avez voté pour des pilotes et des motos, nous aussi avons élu les dix meilleures motos de l'année ..... 8

## DOSSIER 900 NINJA : ESSAI LECTEURS ET 25 000 KM

Elle vous a fait rêver, vous avez craqué... et vous n'avez pas été déçus ..... 16

## LES MODELES YAMAHA 85

Il restait à vous présenter la 600 SRX et la 1000 Virago... pour tous les goûts ..... 24

## L'EVENEMENT PARIS-DAKAR

La liste complète des engagés ..... 60

La logistique des teams ..... 63

La Yamaha FZT et la Honda NXR à la loupe ..... 64

Entretien avec Cyril Neveu : grincheux mais si sympathique ..... 56

## LE CONTE DU MOTARD SOLITAIRE

Un peu de rêve et d'évasion, du bleu, du rose ..... 46

## PRISE DE CONTACT 125 FANTIC

Sur les traces du 301 ..... 54

# MOTO JOURNAL

TOUS LES JEUDIS  
N° 729 - 26 DECEMBRE 1985

## PORTRAIT DE BERGGREN ET DOLCE

Un Suédois et un Italien sur un pied d'égalité ..... 68

## VOS RUBRIQUES

Top dernière ..... 4

Poignée dans le coin par Bubû ..... 30

Petites Annonces par Olivia ..... 35

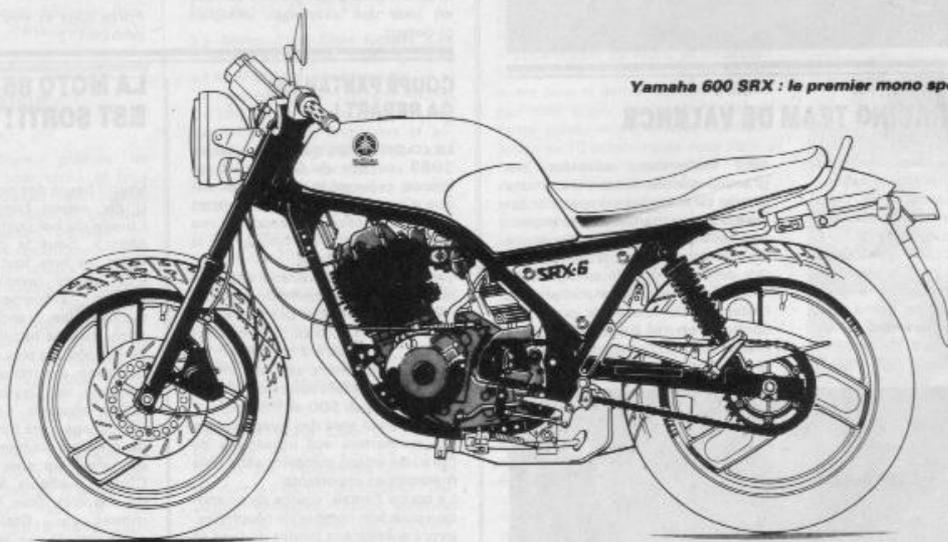
Magic Pucés par Sylvie ..... 43

Vitrine ..... 50

Les humeurs de P'tit Mono le Simple par Fred ..... 51

Courrier par Fred ..... 52

Top tout-terrain ..... 68



Yamaha 600 SRX : le premier mono sportif japonais.



MOTO JOURNAL 54, rue de La Rochefoucauld 92100 Boulogne. Adresse postale : Moto-Journal B.P. 101, 92106 Boulogne Cedex. Tél : (1) 46.03.36.40. (Rédaction, administration, petites annonces). Abonnements : (1) 46.05.86.04. Téléx : Motobo 270876 FAX : 46.03.13.19. Directeur : Emmanuel GUY. Rédacteur en chef : Pierre-Marie PÖL. Rédacteurs en chef adjoints : Christian LACOMBE et Jean-Lou COLIN. Chef de rubrique tout terrain : Reynald LECERF. Rédaction : Alexander CAMPBELL, Patrick CURTET, Sylvie DELETTRE, Françoise OEPPIERRE, Bruno FISCHER, Didier GANNEAU, Bruno GILLET, Stéphane LE GOUIC, Eric MAURICE, Michel MONTANGE, Jean-Aignan MUSEAU. Avec la collaboration de : Jacques BUSSILLET, Alain GILLOT, Pascal HAUDICQUERT, Frédéric TRAN-DUC. A l'étranger : Günther WIESINGER (Allemagne), Mike HANLON (Australie), Mike RAPPLEY (Angleterre), Jean BOUGIE (Pays-Bas), Paolo SCALERA (Italie), Yori KANDA (Japon), Bernard JONZIER (Suisse), Pascal WILLENS (Belgique). Conception graphique : Christian GUY, Harald LUDWIG, Anis LAPEYRE. Assistance Photo : Marguerite TRINQUAND. Matériel Photo : CANON A1. Secrétaires de rédaction : Julie PAPILLON, Catherine CHASSEIGNAUX. Publicité : Directeur : François VINCENT, Chef de publicité : Philippe RAHMANI, hors-série : Philippe CAMANDONA, assistée de Guillemette GIRALTI. Petites Annonces : Olivia LLORENTE. Responsable de la fabrication, promotion, ventes : René MIRATON, assisté de Dominique CHARTIER (ventes) et de Françoise BOQUEL (abonnements). Abonnements : 1 an : 395 F. Etranger : sur demande. Tous droits de reproduction réservés pour tous pays. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus. Commission paritaire n° 5.1.161. Distribution : NMPP. Imprimeur : IMPRIMERIE DE MASSY - JEAN DIDIER 91300 MASSY. Photogravure : Renou et Répécaud. Photocomposition : Quad Center. Responsable de la publication : Pierre BARRET. Dépôt légal 4<sup>e</sup> trimestre 1985. N° 1254 - ISSN : 0751-591X - 331.

MOTO-JOURNAL est une publication de la SPMS - Gérants : Pierre BARRET et Monique HELFENBERGER.

## PRISE DE CONTACT

Après notre présentation de la semaine dernière, voici pour compléter le tour d'horizon de la gamme Yamaha 86, les prises de contact de deux nouveaux modèles bien dans la ligne de la politique actuelle de la marque.

par Christian Lacombe

# Cuvée Yam 86:

# 1000 VIRAGO



# SUITE ET FIN

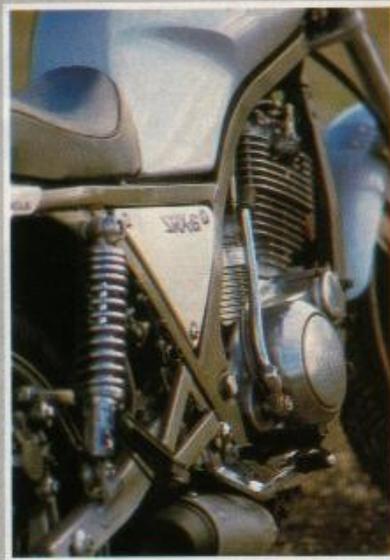
## SRX 600



**L**a semaine passée, nous vous avons donné nos premières impressions sur la FJ1200 et les nouvelles 350 RDLC et Ténéré. Trois demi-nouveautés en fait,

puisque nous soulignons qu'à des degrés divers, elles ne constituent que des évolutions de modèles déjà existants. Les deux machines que nous vous présentons cette semaine sont par contre d'authentiques nouveautés puisqu'ils ne figuraient pas au catalogue 85, même si nous avons eu l'occasion de vous présenter la SRX en avant

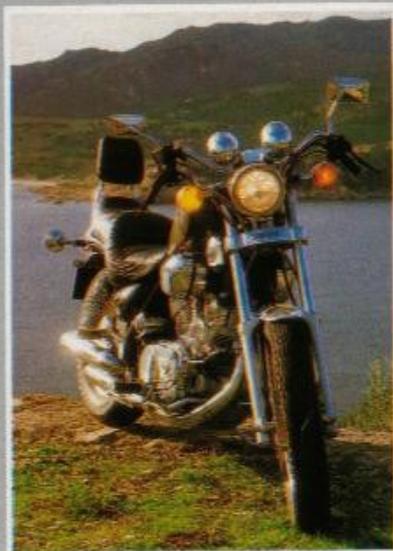
première il y a déjà plusieurs mois. La SRX 600 et la 1000 Virago, puisque c'est d'elles qu'il s'agit, ont par contre un point commun qui les rattache à la politique d'économie adoptée par Yamaha pour 86 : elles reprennent, même si elles sont adaptées à leur nouvelle vocation, les mécaniques de modèles déjà vus. C'est ainsi que la gromone trail de la Ténéré se convertit à la route pour équiper la sportive SRX et que le v-twin de feu la routière TR1 s'orne de mille chromes pour faire vibrer le chopper Virago.



*Destiné aux sportifs, le gromono de la SRX (en haut) ne se démarre qu'au kick. L'emploi généreux d'aluminium, des guidons au tableau de bord en passant par les repose-pieds ou le réservoir d'huile, permet, malgré les trois disques de frein, de maintenir le poids sous les 150 kg à sec, soit 6 de moins que la nouvelle Ténéré à démarreur électrique.*



*Avec la Virago, le V-twin de la TR1 semble trouver sa vraie vocation (en bas). Parée abondamment de chromes argent et or, la Virago n'est pas un modèle de sobriété, mais le genre de chopper ne s'est jamais bien accommodé de la discrétion.*



# SRX 600

## LA MACHINE

### A REMONTER LE TEMPS

« Dis moi m'sieur le Japonais, dessine-moi une Anglaise ». La nostalgie frappe à ma porte et la SRX a tout d'une machine à remonter le temps. Bien plus que l'esthétique « old fashion rafraîchie » c'est la taille de l'engin qui me rappelle le mono d'antan, la Vélocette. Cette SRX est minuscule, comme la Vélocette et comme d'ailleurs la plupart des motos des années 60. Ce sont les Japonais qui ont inventé la « grosse » moto (hormis Harley bien sûr), et la prospérité des Nipponnes s'est accompagnée de l'embonpoint. Aujourd'hui, si l'on met côte à côte la première 750 Honda 4 pattes et la dernière CBX 750, elle aussi 4 cylindres, on est plutôt surpris de constater que l'ancienne est la plus petite des deux. Mais un renversement de tendance se profile à l'horizon 86 et la SRX en est un exemple.

#### Exclusif

La SRX 600, tout comme en son temps la Vélocette Thrupton, est un engin exclusif, résolument sportif et que l'on peut comparer dans l'idée, et non par les performances, aux NS 400 Honda, 500 Gamma et 500 RDLC. C'est d'abord une moto jouet, même si elle est capable dignement tailler la route à l'instar des machines citées plus haut. Le jouet SRX offre le droit à la différence. Pour pas cher puisqu'elle coûtera environ 25 000 F, soit de 10 à 15 000 F, moins chère que les autres jouets à bouillir 2 temps. Cette économie à l'achat se poursuit par un entretien moitié moins coûteux (5,5 l aux 100 pour le morio 4 temps). Justement le droit à la différence, c'est aussi le monocylindre 4 temps et ses caractéristiques, ou plutôt son caractère, par rapport aux multicylindres, quelque soit leur cycle. Le gromono a depuis belle lurette remis sa parure sportive pour se vêtir de la tenue trail et ainsi renaître de ses cendres. Cette renaissance, que l'on doit essentiellement à la XT 500 qui fête bientôt ses 10 ans, a donné le jour à quelques mutants. Comme la SR 500 Yamaha, une moto de facteur, ou la FT 500 Honda, une autre moto de facteur maquillée dirt. Ni l'une ni l'autre n'ont connu un grand succès en France, éclipsées qu'elles s'étaient par la polyvalence des trails. Avec la SRX c'est tout autre chose. Yamaha ne cherche pas le compromis, c'est une sportive qui, selon la marque, doit réunir dans un même élan enthousiaste jeunes et vieux motards (les jeunes pour le rapport prix-performances et les vieux pour la même chose avec le look en plus). C'est assez bien vu !

#### Le bon prix... à vue d'œil

Autrement dit vous en avez pour votre argent

rien qu'en la regardant. Elle mérite le sans-faute esthétique, rien que du classique mais du judicieusement proportionné et admirablement fini. La SRX est d'ailleurs mieux finie que la XT Ténéré. Touche de chrome par ici, emploi d'aluminium par là... Comme par exemple le réservoir d'huile avec ailette intégrée, niché derrière le moteur. Les tubes d'échappement traités dont la couleur rappelle le titane. Les repose-pieds aluminium enrobés de caoutchouc et qui, par rapport au modèle de pré-série essayé en exclusivité au printemps dernier (n° 698) sont désormais suspendus pour le passager. Autre changement visible à l'œil, le remplacement des amortisseurs avec bonbonne de gaz séparée (en gros ceux de la XJ 900) par des plus classiques et moins cher sans bonbonne. A la détailler, la SRX n'est pas une moto au rabais ; pas moins de trois disques pour freiner une moto de 150 kg qui pointe à 170 km/h ; mazette ! La touche économique est donnée par l'absence de démarreur électrique.

#### Le sport rétro

Il faut chevaucher une 250 cm<sup>3</sup>, genre Gamma, pour comparer les mensurations avec la SRX... et encore, l'absence de tout carénage accentue la « petitesse » du gromono. La position de conduite est démodée pour une sportive ; guidons trop loin devant et surtout bracelets trop rapprochés. C'était ça les sportives d'antan. Aujourd'hui la position du pilote est très en avant et les guidons sont plus larges. De par sa position de conduite rétro la SRX demande un petit temps d'adaptation et on hésite à freiner fort sur l'angle. A tort, car elle aime bien ce genre d'exercice. Le tourniquet sardo où s'est déroulé l'essai donne une indication bien spécifique sur la tenue de route de la SRX et il faudra attendre un essai plus complet pour connaître son comportement dans les grandes courbes et surtout sur les routes bosselées. Mais d'ores et déjà on peut dire que la SRX est nettement plus confortable que ses ancêtres (mais toutefois moins que les sportives 2 temps monoamortisseur) Jadis tenue de route et confort étaient incompatibles et, de ce fait, il valait mieux éviter de s'aventurer sur les routes bosselées au risque d'être chahuté tant et si bien que l'on connaissait de réels problèmes de vision. Je ne parle même pas de l'inefficacité. Non, la SRX n'est pas comme ça, les amortisseurs arrière ont un débattement de 70 mm et le double pour la fourche avant. Pour rappel, une NS 400 à 120 mm à l'avant et 100 mm à l'AR. Mais revenons à la tenue de route dans un contexte de virolets-lisses. Parfaite,

elle est parfaite, direction précise, pas trop lourde, comportement neutre, agile dans les pifs-pafs... bref tout ce qu'il faut pour s'amuser. Le freinage, durement sollicité, s'avère la hauteur mais on lui préfère le frein arrière de la RDLC 350.

#### Poum-poum

Voilà bien la question attendue, qu'est-ce que ça donne un gromono sportif ? To d'abord, c'est la moto qui est sportive, pas le moteur. Lui, on le connaît mais curieusement il ne réagit pas de la même façon que sur trail. Il semble avoir moins de frein moteur ce qui est plutôt un avantage en conduite sportive. En effet, le frein moteur dérègle le pilotage qui, pour les puristes, ne doit être qu'accélération et freinage commandés à millimètre par le pilote même s'il est vrai que dans les enfilades on apprécie le « petit frein moteur de la SRX. Faute d'explication technique on peut penser que la différence de frein moteur entre la XT et la SRX est plutôt due à la souplesse des suspensions de la XT qui « plonge » lorsqu'on coupe les gaz. Comparé au XT 1986, le moteur de la SRX est différent en quatre points. La cylindrée passe à 608 cm<sup>3</sup> sur la SRX par une augmentation de l'alésage de 1 mm (uniquement pour une question d'homologation en course au Japon. (La puissance est plus contre inférieure d'un canasson (45 CV soit la sportive) pour un régime maxi identique à 6 500 t/mn. Le diamètre des soupapes a mission et l'échappement a été augmenté de 1 mm sur la XT qui dans l'ensemble a un meilleur moteur que la SRX. Enfin au niveau de la transmission, on a raccourci de 3 der la couronne AR et modifié les rapports boîte sur la première et sur la 5<sup>e</sup> pour améliorer l'allonge. Cela permet d'accrocher le 175 km/h compteur à 6 800 t/mn, soit 200 t/mn en-dessous de la zone rouge. Le régime maxi assis (toujours au compteur) est de 11 à 6 450 t/mn. Le moteur de la SRX vibre un peu plus que celui de la XT, certainement cause de la façon dont il est monté dans le cadre (un double berceau à section caudale démontable). Le moteur de la SRX ne déçoit pas... Mais il n'enthousiasme pas non plus. Ce n'est pas à une augmentation de l'alésage qu'il fallait procéder mais à celle de la couronne pour lui donner plus de punch à bas régime le fameux pom-pom-pom qui vous arrache des virages. Mais changer la course c'est carrément refaire un moteur et la SRX ne serait plus vendue 25 000 F.

## FICHES TECHNIQUES

Modèle :	SR X 600	Virago 1000
<b>MOTEUR</b>		
Type :	monocylindre 4 temps	bicylindre en V (75°) 4 temps
Distribution :	Un ACT 4 soupapes	Un ACT 2 soupapes
Cylindrée :	608 cm <sup>3</sup>	981 cm <sup>3</sup>
Alésage x course :	96 x 84	95 x 69,2
Rapport volumétrique :	8,5 : 1	8,3 : 1
Puissance maxi :	45 ch, 6 500 t/mn	63,5 ch, 6 500 t/mn
Couple maxi :	5,2 mkg, 5 500 t/mn	8 mkg, 5 000 t : Mn
Alimentation :	un carbu double Y 27PV	2 carbus HSC40
Lubrification :	graissage séparé carter sec	carter humide
Mise en route :	kick	démarrateur électrique
<b>TRANSMISSION :</b>		
Transmission primaire :	pignons, rapport 74/31 (2,387)	pignons, rapport 78/47 (1,659)
Embrayage :	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses :	5 rapports	5 rapports
1.	31/13 (2,307)	40/17 (2,352)
2.	27/17 (1,588)	40/24 (1,666)
3.	24/20 (1,200)	36/28 (1,285)
4.	21/22 (0,954)	32/31 (1,032)
5.	21/26 (0,807)	29/34 (0,852)
Transmission secondaire :	par chaîne, joint toriques	par cardan
<b>EQUIPEMENT</b>		
<b>ELECTRIQUE :</b>		
Générateur :	Alternateur	alternateur
Batterie :	12 V 5 AH	12 V 20 AH
Allumage :	CDI	TCI
Projecteur :	60/55 W H4	60/55 W H4
<b>CARROSSERIE :</b>		
Cadre :	double berceau section carrée, démontable sur l'avant montée sur roulement	poutre porteuse en tôle emboutie montée sur roulement
Direction :	103 mm	129 mm
Chasse :	télescopique, air, débattement 140 mm	télescopique, air avec égaliseur, débattement 150 mm
Suspension avant :	deux amortisseurs, 5 positions de réglage, débattement 70 mm	deux amortisseurs, débattement 70 mm
Suspension arrière :		
Frein avant :	double disque 207 mm de diamètre	double disque 207 mm de diamètre
Frein arrière :	simple disque 245 mm de diamètre	diamètre tambour
Roues :	Av : 18, AR : 18	AV : 19, AR : 15
Pneus :	tubeless. AV : 100/80, AR : 120/80	Tubeless. AV : 100/90, AR : 140/90
<b>CAPACITES</b>		
Réservoir d'essence :	15 l	14,5 l
Carter moteur :	2,5 l	3,6 l
Réservoir d'huile :	2,5 l	3,6 l
Circuit de refroidissement :	radiateur d'huile	néant
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>		
Hauteur de selle :	770 mm	715 mm
Empattement :	1 385 mm	1 525 mm
Garde au sol :	145 mm	145 mm
Poids à sec :	149 kg	220 kg

### RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque : Yamaha  
 Modèles : SR X 600, Virago 1000  
 Prix : environ 25 000 F, environ 39 500 F  
 Disponibilité : Mars 86  
 Coloris : Gris métal et bleu nuit, marron foncé métallisé  
 Garantie : 1 ans pièces et M.O., km illimité  
 Importateur : Sonauto  
 1 av. du Fief, ZA, les Bethunes, St-Ouen-l'Aumône, B.P. 479, 95005 Cergy-Pontoise  
 Précédent essai MJ : 698

