

DANS CE NUMERO  
VOTRE PLACE GRATUITE POUR  
LE SHORT TRACK BARDAHL DE PARIS

# MOTO

## JOURNAL

15F  
N°942

CONTACT



**NOUVELLE**  
**YAMAHA 600 SRX**



COMPARATIF

**KAWASAKI 750 STINGER**  
**SUZUKI 750 GSX-R**

FACE A FACE

**HUSQVARNA 350/510**

QUELLE CYLINDREE  
POUR L'ENDURO?

M 2042 - 942 - 15,00 F



17 MAI 1990 - SUISSE 4,70 FS  
- COTE D'IVOIRE 1 050 F CFA - BELGIQUE 110 FB

# PRISE DE CONTACT

## YAMAHA SRX 600

# SPORT SANS R

**Yamaha a lancé au Japon une nouvelle version, plus moderne et plus agressive, de la 600 SRX. Réservee pour l'instant au marché intérieur nippon, ce mono sportif reste une exception dans la production actuelle.**

par Franck le Boucher

Conservateurs ou même rétrogrades, les constructeurs japonais peuvent l'être lorsque le concept du modèle l'exige. La SRX n'avait pas été renouvelée depuis cinq ans. Presqu'à l'opposé de la XT qui a dû suivre l'engouement suscité par le Paris Dakar, les monos de route Yamaha SR et SRX incarnent la moto anti-mode. Au passage des années 90 la SRX a gardé la même robe, celle qui fascine les «vieux motards».

### En avance sur la mode rétro

Il y a bien eu chaque année quelques modifications : clignotants, roues, mais la SRX a conservé la même physionomie pendant une demi-décennie. Ce cas rare dans la flotte motocycliste japonaise est une nécessité du concept mono-rétro. La SRX constitue l'exception qui confirme la règle du marché japonais où chaque année les

modèles valent de nouveautés en nouveautés. Sur l'île niponne, l'excellent design original, le caractère du mono Yamaha, ont créé au fil des ans une véritable identité. Le «Style SRX» est souvent pris en référence par tous les constructeurs et est à la naissance des «Naked» bikes (les motos nues), Honda CB.1, Suzuki Bandit, Kawasaki Zephyr.

Cette année encore pas de révolution mais une évolution du mono pour parfaire son caractère. Pourtant, la tentation était forte chez Yamaha de transformer la SRX en une machine supersport, une R. Perpétuer le «style SRX» a même posé le dilemme du démarreur électrique. Pour ou contre? L'installer devrait finalement élargir la clientèle SRX surtout en Europe.

Esthétiquement de subtils changements la rendent plus moderne sans la dénaturer. D'ailleurs, de loin, on la confond avec l'ancien modèle. Seules la selle, les roues

**La ligne générale de la SRX est conservée, mais la selle et le réservoir sont d'un dessin différent, la suspension arrière est confiée à un monoamortisseur, le réservoir d'huile passe à l'avant du carter moteur et le frein avant comprend un plus gros disque ainsi qu'un étrier à quatre pistons.**

et le monoamortisseur lui donnent de l'agressivité, le reste n'est que modifications de finition. Pièces polies ou chromées aux bons endroits et la SRX est magnifique.

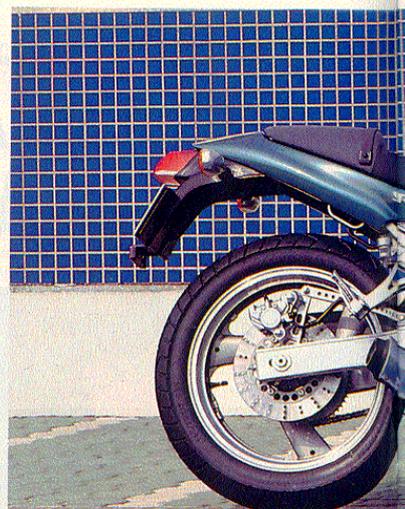
### Esprit intact

D'ailleurs le staff Yamaha s'est plu à expliquer que chaque petite rondelle, chaque écrou et toutes les platines de la SRX ont été prévus pour résister à la corrosion pendant cinq ans. Les changements moteur sont si peu nombreux que c'est à se demander si les progrès technologiques des années 80 n'ont servi qu'aux quatre cylindres.

Pas de culasse cinq soupapes, ni d'admission rectiligne ou d'Exup si bénéfiques aux FZR, la SRX n'hérite que du YDIS (le double carbu de la XT), d'un gros boîtier de filtre à air, d'un nouveau pot deux-en-un et d'un alternateur plus puissant pour alimenter le démarreur, ainsi que d'un circuit de refroidissement revu. C'est tout et cela suffit pour améliorer la courbe de couple.

En avait-elle besoin? Yamaha répond que les accélérations et les reprises s'en trouvent améliorées et que le caractère gronomo plein de couple tient une place prépondérante dans le «style SRX». Finalement le plus important changement réside dans la partie-cycle avec le monoamortisseur et la nouvelle géométrie.

Rigidifié par de plus gros tubes carrés et un renfort à la colonne de direction, le nouveau cadre possède une chasse très réduite. Les pneus radiaux sur des jantes larges de 17 semblent être la seule note de «modernité»



**Les modifications de partie-cycle rendent la nouvelle SRX plus confortable et lui confèrent un pilotage plus «moderne» où la raideur de l'ancien modèle disparaît.**





dans la petite liste des modifications. Egalement un grand bien côté suspension avec une fourche plus costaute et un mono amortisseur digne d'une moto de 1990. Pour améliorer la maniabilité, le double disque est remplacé par une unique galette de 320 mm pincée par un étrier quatre pistons.

### Sport et confort

A la conduite, je ne m'attendais pas à de grands changements. Surprise, la nouvelle géométrie et les suspensions ont transformé la SRX. Après quelques heures à son guidon je comprends pourquoi les clients de SRX sont des anciens possesseurs de FZR 1000 ou TZR 250 (dixit Yamaha). Peut-être que ces deux motos suivront le train d'une SRX sur ces routes de type Corse, mais au prix de frayeurs et de fatigue rapide sur la FZR, et d'un pilotage GP sur la TZR. La SRX se balade... à toute vitesse. Une autre manière de se faire plaisir. Son efficacité est surtout due à cette nouvelle partie-cycle qui permet d'attaquer sans surprise. Seul le frein arrière peu progressif et le simple disque qui chauffe rappellent à la modération que la SRX réclame.

Elle hérite enfin de suspensions qui amortissent. Ce n'est plus la moto rétro «tape-

**Le tableau de bord reste celui de l'ancienne SRX et la finition générale s'avère toujours aussi soignée.**



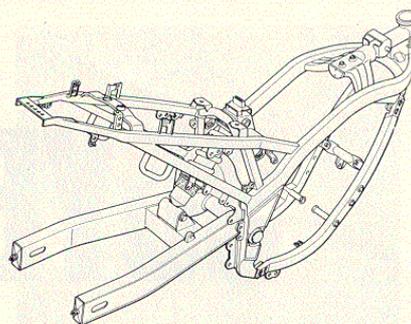
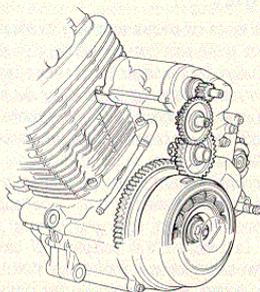
cul». Avec cette tenue de route sans faute et presque sportive on arrive vite à souhaiter un moteur plus puissant. Le mono s'épanouit à bas et moyens régimes mais pilonne et vibre toujours au dessus de 5500 tr/mn. Bien sûr il prend 7000 tr/mn facile mais ne s'en rejouit pas. Cela dit la SRX est toujours une moto sage, sa partie-cycle est trompeuse. Les journalistes japonais le lui ont d'ailleurs tous reproché. Ils auraient préféré un empattement plus long, des pneus étroits pour conserver l'agilité des premiers modèles.

### Et l'Europe ?

A l'inverse, la plupart des Européens souhaiteraient plutôt un moteur vif à hauts régimes. Le jeune chef du projet a enregistré ces suggestions pour le modèle européen, mais cela nécessiterait plus de modifications que prévu : bas moteur, pot... Pour le si petit marché que la SRX représente en Europe est-ce rentable? Dotée d'un démarreur électrique la nouvelle SRX encore plus belle, plus amusante et unique mériterait pourtant l'attention des motards d'Europe.

FLB

**La SRX se civilise avec l'apparition d'un démarreur électrique placé au-dessus de la boîte et attaquant la transmission primaire en bout de vilebrequin, derrière l'alternateur.**



**Le cadre a subi diverses modifications, dont l'adjonction d'une suspension arrière par monoamortisseur, lequel agit directement sur le bras oscillant sans l'utilisation de biellettes.**

### FICHE TECHNIQUE

MARQUE	YAMAHA
Modele	SRX 600
<b>MOTEUR</b>	
Type	Monocylindre 4 temps refroidi par air
Distribution	Simple arbre 4 soupapes
Cylindrée	608 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	96 x 84 mm
Rapport volumétrique	8,5 à 1
Puissance maxi	4,9 mkg à 5 500 tr/mn
Alimentation	Double carburateur
Mise en route	Démarreur électrique
<b>TRANSMISSIONS</b>	
Boîte de vitesses	5 rapports
Transmission secondaire	Par chaîne
<b>EQUIPEMENT ELECTRIQUE</b>	
Générateur	Alternateur 12 V
Batterie	12 V 8 Ah
Allumage	Electronique
Eclairage	H4 55/60 W
<b>PARTIE-CYCLE</b>	
Cadre	Double berceau en tube de section carrée démontable
angle de col/Chasse	24,35° / 92 mm
Suspension avant	Fourche télehydraulique, déb 140 mm
Suspension arrière	Monoamortisseur, déb 100 mm
Frein avant	Simple disque 320 mm, étrier 4 pistons
Frein arrière avant	Simple disque 320 mm, étrier 2 pistons
Roues	AV 3 x 17, AR 4 x 17 pouces
Pneus	AV 110/70 x 17 AR, 140/70 x 17
<b>CAPACITES</b>	
Essence	14 litres
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>	
Hauteur de selle	760 mm
Empattement	1 425 mm
Garde au sol	140 mm
Poids à sec (usine)	149 kg
Poids tous pleins faits (usine)	170 kg