

# MOTO 1

**SRX 600 YAMAHA :  
LE RETOUR DU MONO !**

**BERCY  
D'ÊTRE VENU...**

**DAKAR :  
ILS SONT PARTIS**

**DRAGSTER :  
L'ENFER  
DES  
MONSTRES !**



MR 1904-36-20FF 0,70 FS - 008 PTS

**GUZZI 650 C.  
YAMAHA  
600 TÉNÉRÉ.**

**POSTER CHARME  
BIJOUX BIKERS**

ESSAI YAMAHA SRX 600

# Le charme du rétro



*Dans la débauche de nouveaux modèles que nous présentent chaque année les constructeurs, l'apparition d'une moto comme la 600 SRX a de quoi nous rassurer. Elle prouve en partie, qu'il est toujours possible de goûter aux joies de piloter une moto sans tomber dans la spirale infernale de l'hyper-sophistication des multicylindres. Et ce n'est pas forcément un grand pas en arrière que vient de franchir Yamaha.*

*Par E. Courty Photos C. de la Chapelle*

La firme aux trois diapasons, n'en est pas à son coup d'essai avec ce type de moto. Elle nous avait déjà proposé un gros mono de route avec la 500 SR qui n'avait pas connu un grand succès en France. Un gromono de route n'a d'intérêt que dans la mesure où il apporte un petit quelque chose de plus par rapport à un Trail qui a le gros avantage de bénéficier des assurances pour les motos vertes. Il est donc indispensable de miser sur un look et une technique qui permettra de réveiller le motard rétro qui sommeille en nous. Et sur ce plan la SRX joue le jeu à fond.

### PLUS RÉTRO TU MEURS

Je vois déjà tous les nostalgiques de la vélocette, essayer une larme émue, en découvrant ce gromono. Se remémorant soudain les milliers de kilomètres effectués au guidon de leur Thruxton et autres Norton. La fastidieuse cérémonie précédant la mise en route. Où tout le secret consiste après avoir titillé le carburateur pour le noyer, à trouver le juste rapport entre l'ouverture des gaz et l'instant précis pour fournir le plus gros de l'effort sur le kick. Novices s'abstenir ! Tous ceux-là, je les imagine parfaitement monter fouiller au grenier pour retrouver leur Cromwel, astiquer leurs lunettes Barrufaldi et dépoussiérer pour une ultime virée la veille combinaison noire de chez Lewis. Le poids des ans ayant sournoisement fait son office, ils auront peut-être un peu de mal à boucler la fermeture éclair mais la SRX 600 vaut bien cet effort.

Contrairement à la SR dont les lignes étaient d'une banalité remarquable, la SRX joue la carte du rétro à fond la caisse (si j'ose dire), sans pour autant donner l'impression d'acheter une antiquité. Elle allie le charme du rétro à une technicité moderne. Malheureusement



Les dimensions réduites de la 600 lui donnent des allures de 250. Pourtant ça reste une moto très agréable et amusante à piloter. Il est dommage que la béquille et le pot limitent la garde au sol car elle possède une remarquable tenue de route.

ça risque de réduire la clientèle au nombre des nostalgiques. Car la SRX, on aime ou on n'aime pas. Mais elle ne laisse pas indifférente. L'ensemble des lignes arrondies, l'emploi habile de peinture donnant l'impression de l'aluminium ou le tableau de bord simplifié à l'extrême. Ainsi que les suspensions à double amortisseurs dont les plus jeunes ignoraient complètement l'existence, font de cette moto un gros jouet que l'on a envie de posséder. Sorte d'anachronisme roulant, au milieu d'une horde de multicylindres de plus en plus sophistiqués.

### L'ART DU DOSSAGE

Mais paradoxalement la SRX ne tombe pas dans le piège de l'objet de collection. Un cadre double berceau à section rectangulaire des freins à disque à l'avant et à l'arrière, montés sur des jantes en alliage léger et un équipement électrique très complet, lui permettent d'affronter les contraintes d'une utilisation intensive.

Le moteur qui anime la SRX 600 est un monocylindre 4 temps refroidi par air, avec comme c'est déjà le cas sur la Ténéré, un simple arbre à came en tête.

partie du plaisir. Mais ça fait tellement plaisir au service des mines...

### LA SARDAIGNE ÇA BAIGNE

Pour ceux que ça intéresse, la Sardaigne c'est un peu comme la Corse en moins bien. Mais ça possède un gros avantage sur pas mal d'endroits en cette saison, c'est qu'il y fait beau. Enfin presque, disons que les chances d'y rencontrer la pluie et la neige y sont beaucoup moins importantes que dans l'hexagone. Alors lorsqu'il s'agit d'essayer une moto comme c'est le cas avec la SRX, c'est un problème qui a son importance. Sinon je connais en France des coins qui sont au moins aussi agréables. Mais c'est une autre histoire. Et puis la Sardaigne regorge de petites routes sinueuses qui correspondent parfaitement au caractère de ce mono dont le moins qu'on puisse dire est qu'il n'est pas une bête d'auto-route. Non ! son truc c'est plutôt la ville. Car avec ses dimensions réduites au minimum (on se croirait sur une 250) et son couple explicite, la SRX se montre parfaitement à son aise lorsqu'il s'agit de rouler au pas ou de se faufiler.

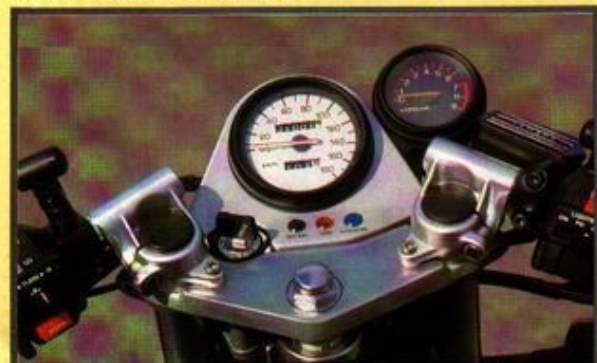
Mais, avant de pouvoir apprécier ces qualités, il faut réussir le plus important des examens de passage, lorsque l'on possède un gromono : la mise en route. J'en vois déjà qui se frotte la cheville en pensant aux douloureux retours de kick. Car bien entendu sur la SRX, il n'est pas question de parler d'un démarreur électrique. A la limite une manivelle, mais surtout pas un de ces boutons qu'il suffit de presser (beurk !) et qui fait tout le travail à votre place. Non monsieur ! le kick c'est ce qui différencie le vrai motard de la bête.

Hélas pour eux, les ingénieurs japonais ne respectent plus rien. Avec leur système de décompresser automatique,

la mise en route de la SRX devient enfantine. Pas besoin d'être surentraîné, elle démarre toute seule. Même les filles peuvent y arriver, c'est pour vous dire. Je passerai sur le «pôvre» bruit d'échappement et vous préconisant l'adoption quasi immédiate d'un vrai pot d'échappement, pour vous parler de la taille de cette 600. Elle est du genre échantillon ou mannequin pour modèles réduits (75-60-72). A la limite de la mob. Et pourtant il ne manque rien. Un réservoir (15 l), une selle (biplace), un guidon (type bracelet), un compteur (volumineux), un compte-tours (qui ne demande qu'à être démonté pour simplifier la ligne) et même deux roues (de 18). J'ai bien fait le tour, rien ne manque. Roulez petit bolide !

Malgré ses dimensions réduites, la position de conduite n'a rien d'inconfortable. Mais les bras sont un peu trop tendus alors que les repose-pieds du pilote sont eux trop bas. Le passage des vitesses s'avère plus doux que sur une Ténéré et l'étagement de la boîte correspond bien au couple que délivre ce mono. Une fois la première enclanchée, il suffit de lâcher l'embrayage pour que la 600 accepte de rouler au pas. L'aiguille du compte-tours indique 1000 tr et la SRX roule docilement sans s'impatienter. Ce qui ne l'empêche pas de répondre à la moindre sollicitation du pilote. Mais les montées en régime sont moins brutales qu'avec une Ténéré. Comme si le moteur avait plus d'inertie. L'aiguille suit une courbe très progressive sans jamais s'affoler. Il y a de quoi être un peu déçu car les sensations ressenties sont proches du nul. Il n'est pas question d'un quelconque coup de pied au cul. C'est plutôt de coup de pied au culte dont il faut parler ici ! Malgré ça, la SRX reste indifférente et préfère répondre car le mépris en alignant un 180 compteur à 7000 tr soit la limite de la zone rouge.

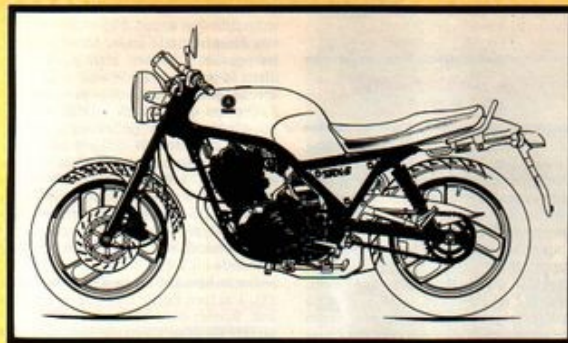
Mais sa vitesse de croisière idéale se situe



Le tableau de bord de la SRX est sommaire mais rien ne manque. Voyant de neutre, de clignotants et de phare sont présents. Le petit compte-tours sur le côté droit ne demande qu'à être démonté pour parfaire la ligne rétro.



Le confort n'est pas le point fort de cette moto qui reprend une suspension arrière classique avec 2 amortisseurs réglables en 5 positions pour la précontrainte des ressorts. Par contre les 3 freins à disque n'ont rien à se reprocher.



Cette vue permet d'apprécier le dessin du cadre qui est un double berceau en tube d'acier à section carré. Il a le gros avantage d'être démontable des 2 côtés dans sa partie avant, ce qui permet de sortir le moteur plus rapidement.

à 140 pour un régime de 5800 tours car passé 8000 le gromono laisse filtrer des vibrations dans le guidon qui nuisent au confort de conduite. Sans pour cela être catastrophique à la longue c'est désagréable. Tout comme la dureté de la selle qui n'arrange pas la raideur des suspensions.

Car entre le confort absolu et une tenue de route remarquable, la SRX a choisi son camp. Avec ses suspensions classiques pas question de compromis. Il faut un revêtement quasi parfait pour qu'elle puisse faire étalage de ses qualités. Sinon vous en êtes quitte pour encaisser une bonne partie des bosses avec les reins. C'est pas toujours agréable surtout qu'en France le panneau chaussée déformée est devenu plus courant que celui «attention billard». La motricité y perd aussi beaucoup mais dès que la route reprend figure humaine (?) la 600 peut s'exprimer. Alors ça devient un régal. Sur les petites routes qui longent la côte la SRX fait preuve d'un remarquable tempérament. Elle plonge d'une épingle à une grande courbe avec une facilité déconcertante. Seulement handicapée par un moteur mou. Mais il offre l'avantage de pouvoir se concentrer sur le pilotage sans avoir à se méfier de la poignée de gaz. Il suffit d'être attentif car les Metzeler Sport sont parfaitement à la hauteur ce qui n'est pas toujours le cas de la garde au sol.

### A LA GARDE !

La SRX se balance avec une telle facilité qu'il n'est pas difficile de se retrouver en appui sur la béquille à gauche ou sur le pot à droite. Il faudrait presque des commandes reculées pour savoir jusqu'où on peut aller trop loin. Toujours à cause de cette histoire d'inertie, le frein moteur ne vient pas jouer les trouble-fête, il faut alors faire appel aux

freins qui se montrent irréprochables. L'arrière est progressif et facile à doser. Seule la poignée du double disque avant manque un peu de fermeté à arrêter. Une bonne répartition des masses permet aussi d'avoir une moto légère de l'avant qui se place où son pilote le désire. Tout en pouvant rectifier la trajectoire le cas échéant. En jouant du frein et des gaz la SRX se balance d'un virage à l'autre toujours avec la même bonne humeur. Dans les grandes courbes, la partie-cycle se montre parfaitement rigide ne provoquant aucune ondulation même au changement d'angle. La direction donnant l'impression d'être équipée d'un amortisseur on peut être brutal sans craindre des guidonnages. Pourtant avec son moteur qui enroule agréablement plus qu'il ne pousse, la 600 est plus efficace lorsqu'on la pilote en finesse. Préférant jouer sur le couple qu'avec la boîte de vitesses. En duo, c'est une autre histoire. Surtout pour un pilote de grande taille. La position de conduite devient beaucoup moins facile alors que c'est la garde au sol qui en prend un vieux coup au moral. Pas besoin d'être un pilote de grands-prix pour faire froter. Elle aurait un tempérament exclusive que j'en serais pas surpris.

Il n'en reste pas moins qu'elle s'avère très amusante et facile à conduire. Ne consommant que 6 litres 45 aux 100 lorsque l'on tire sur les intermédiaires. Ça lui donne une autonomie de 230 km. Avec une conduite plus raisonnable cette consommation descend jusqu'à 5 litres 70 soit un peu plus de 260 km. Aux vues des conditions de confort, c'est largement suffisant.

Reste le prix : pas loin de 26 000 francs. C'est le prix d'un 600 Trail qui semble moins limité dans son utilisation. Alors ça risque de faire cher le fantôme. Dans la mesure où la SRX 600 représente plus la matérialisation d'un mythe qu'une véritable nouveauté. ■

### FICHE TECHNIQUE YAMAHA SRX 600

#### MOTEUR

Type : monocylindre 4 T, simple arbre, refroidi par air, 4 soupapes.  
Cylindrée : 608 cm<sup>3</sup>.  
Alésage x Course : 96 x 84 mm.  
Compression : 8,5 à 1.  
Puissance max : 45 cv DIN et 6500 tr/min.  
Couple max : 5,2 kg/5500 tr/min.  
Allumage : CDI.  
Alimentation : double carburateur Teiki 27 ØYDIS.  
Lubrification : par carter sec.  
Mise en route : kick.  
Embrayage : multi-disque à bain d'huile.

#### TRANSMISSION

Boîte : 5.  
Rapports de boîte final : 74/31 (2.387).  
1 : 30/13 (2.307).  
2 : 27/17 (1.588).  
3 : 24/20 (1.200).  
4 : 21/22 (0.954).  
5 : 21/26 (0.807).  
6 : 21/26 (0.807).  
Transmission secondaire : par chaîne.  
Rapport final : 37/15 (2.466).

#### ELECTRICITE

Allumage : CDI décharge de condensateur.  
Générateur : magnéto.  
Batterie : 12 V 5 Ah.  
Ampoule phare/code : H4 60/55 W.

#### CHASSIS

Cadre : double berceau à section carré.  
Angle col direction : 26°.  
Chasse : 103 mm.  
Lr : 2065 mm.  
Rt : 705 mm.  
Ht : 1055 mm.  
H de selle : 770 mm.  
Empattement : 1385 mm.  
Garde au sol : 145 mm.  
Poids à sec : 149 kg. Ptc. 170 kg.  
Répartition : 82 kg av. 88 kg ar.  
Réservoir essence : 15 l dont 3 l réserve.  
Réservoir huile : 2,5 l.

#### SUSPENSIONS

Fourche : télescopique.  
Diamètre : 36 mm.  
Débattement : 140 mm.  
Suspension arrière : 2 amortisseurs gaz/huile.  
Débattement : 70 mm.  
Réglages : 5 positions.  
Roue avant : à bâtons en alliage léger.  
2,15.  
Frein : double disque pistons opposés.  
267 mm Ø.  
Pneumatique : Metzeler lazer 100/80-S18 Tubeless.  
Roue arrière : à bâtons en alliage léger.  
2,75.  
Frein : simple disque pistons opposés.  
245 mm Ø.  
Pneumatique : Metzeler A 99 120/80-S18 Tubeless.  
Chaîne secondaire : 520 VSR joints toriques.

#### PERFORMANCES

Vitesse max (usine) : 180 km/h.  
Vitesse max Moto 1 : 170 km/h.  
400 mètres D.A. : —  
1000 mètres D.A. : —  
Consommation moyenne : 5,70 litres.

Prix : environ 26 000 F.  
Couleurs : gris alu ou bleu profond.  
Disponibilité : mars 86.

Importateur : Sonauto 1, Av. du fiât,  
Z.A. Les Béthunes, Saint-Ouen-l'Aumône  
B.P. 479 95005 Cergy-Pontoise Cédex  
Tél. : 30 37 92 82