

Yamaha SRX

SuRclassée X

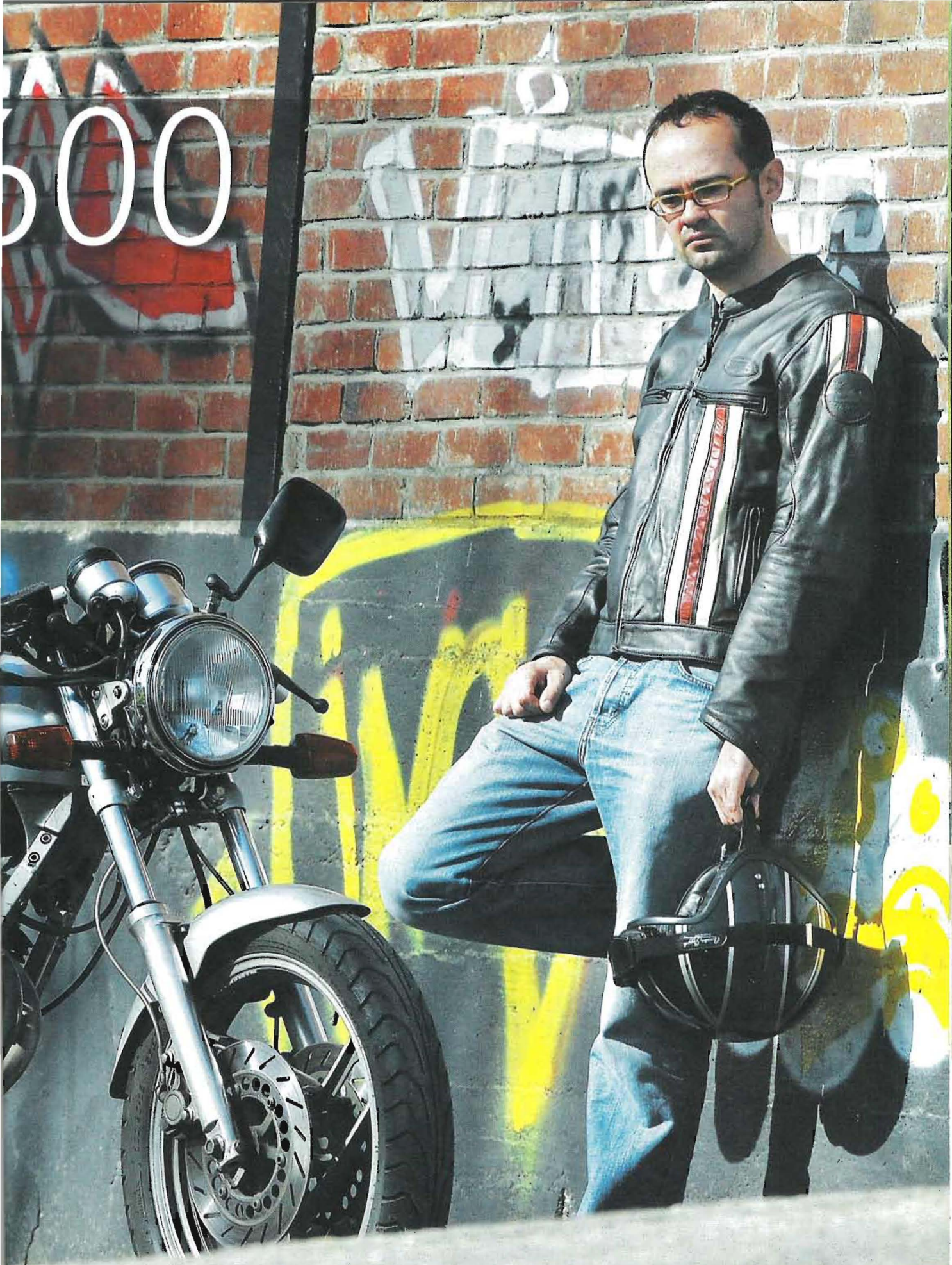
En 1986, Yamaha renouvelle son gromono de route. Comme sa devancière, la SR 500, cette moto emprunte le moteur du trail de la gamme. Mais la SRX 600 est bien plus performante, tout en gardant un refroidissement à air et des combinés amortisseurs qui lui donnent aujourd'hui l'air d'une classique !

TEXTE : GUILLAUME FATRAS

PHOTOS : FABRICE BERRY



500



70 € - CH: 11.3

E - RD

83
Classic



Au milieu des années 80 la situation des ventes de motos n'est pas florissante. Les constructeurs annoncent un retour aux motos simples, moins chères, limitant la course à l'armement. En 1982 Suzuki a sorti une moto développant 111 ch, la Katana (voir MRC n°43) qui a ouvert la voie aux puissances sans limites. En 1984 le décret "scélérat" dit "de la loi des 100 ch" frappe les motos dans l'hexagone et remet la balle au centre. Faut-il toujours plus de chevaux pour prendre du plaisir à moto ? La réponse de Yamaha deux ans plus tard c'est la SRX 600 monocylindre. C'est le (bref) retour en grâce de motos simples et économiques : Honda au même moment sort la CB 450 S (une évolution de la CB 400 N bicylindre six soupapes débarrassée de la ligne Eurostyle) qui fera un beau flop. Honda qui s'était déjà cassé les dents en 82 avec un monocylindre routier, la FT 500 Ascot, regardait alors son concurrent lancer sa SRX avec un petit sourire « *toi aussi tu vas te casser la gueule...* » Mais Yamaha n'est pas Honda et a su imposer plus souvent des concepts de motos légèrement décalés qui ont plu au public.

Décalée façon Yamaha

En 1986 la marque peut déjà se targuer d'avoir à son tableau de chasse les succès de la XT 500, de la RD 350 LC et de la V-Max qui parcourent en nombre les routes de France. En revanche il faut reconnaître que la SR 500 qui l'a précédée en 1978 s'est aussi bien vendue qu'un stock de choucroute en plein été. Des résultats plus probants dans les autres pays d'Europe ont décidé Yamaha à retenter l'expérience en utilisant la même recette. Le moteur est directement emprunté à la descendante de la 500 XT... la 600 XT Ténéré, ce qui va maintenir les coûts dans la tranche basse. Il est doté de quatre soupapes (le X de SRX c'est pour le faire remarquer), mais d'un diamètre inférieur d'un millimètre à celles du trail, ce qui entre autres fait chuter la puissance d'un cheval. Pourtant ses cotes (96 x 84 mm) lui donnent une cylindrée de 608 cm³ alors que la XT en revendique 595. Voilà pour les différences. En outre, elle est dotée d'un double carburateur de 27 mm et fait la classe aux kilos superflus : pas de radiateur d'huile mais un volumineux réservoir aileté pour mieux dissiper la chaleur, et surtout plus de démarreur ! Ça fait plus de quinze ans que l'utilisateur de japonaise est familier du petit bouton à main droite mais Yamaha a osé s'en passer alors que la même année (86) la XT 600 devient électrique ! La bécane y gagne plus d'une dizaine de kilos par contre pour la démarrer il va falloir retrouver la recette du jus de mollet...



Un tableau sobre mais original avec son compte-tours décalé. La platine est en alu, racing spirit !



Aujourd'hui c'est à la mode, mais en 86 placer le pot sous le moteur c'était peu courant. Attention aux trottoirs !

Un moteur de trail dans une par-c

C'est un sujet de sa très gracieuse majesté qui l'avait la recette. Bob Triegg, c'est son nom, avait été désigné par Yamaha pour diriger le projet SRX. Ayant baigné au milieu des BSA de la série B et des Gold Star, des Velocette Venom et Viper et autres petites anglaises monocylindre, il était bien placé pour essayer de transmettre le flambeau. Il inscrit la nouvelle moto résolument dans la modernité, n'essayant pas de la maquiller en moto ancienne, le style décadent "néo-rétro" n'apparaissant qu'à la fin des années 90. Le cadre est conçu en tubes d'acier de section carrée, et non pas un double-berceau à la papa. Les roues étroites de 18 pouces sont à branches et reprennent le design de la sportive Yamaha du moment, la 750 FZ. La carrosserie, avec un ensemble réservoir-selle intégré, fait chic et pas m'as-tu-vu, sobrement recouvert de peinture métalli-

sée gris perle ou bleu nuit. Enfin, la finition est appréciée des puristes : niveau élevé et plastique au minimum : caches latéraux et support d'instruments sont en alu, bien vu !

Elle éclipse les autres

En tous cas, quand on a acheté une SRX, on la garde, c'est une moto qui marque la vie d'un motard. Les deux SRXistes qui nous accompagnent se rappellent chacun la date de l'acquisition, achetée neuve le 4 septembre 86 pour Daniel et d'occasion pour Emmanuel « *le 11 août 1999, un jour d'éclipse !* » Les autres motos sont restées dans le noir ce jour-là ! Depuis, elles les accompagnent, ont été utilisées quotidiennement pendant un temps, leur ont donné des frayeurs à certains moments (celle de Daniel a été volée quatre fois et retrouvée par la police 18 mois après le vol !), maintenant elles scellent des histoires

SRX-6



*Petite moto, la SRX
offre cependant un niveau
de confort correct avec des
bracelets haut placés et une selle
honnêtement rembourrée.*

de route, l'histoire de la SR 500 se répète



La SRX du président

Daniel Lascols, le président du club SRX a réalisé une préparation bien sympa pour donner une nouvelle jeunesse à sa moto achetée neuve en 86. Pour l'alléger visuellement, il a troqué les lourdes roues à branches d'origine pour des éléments à rayons de Yamaha TDR 240. Les moyeux trouvent pile-poil leur place, tout juste faut-il adapter la frette du simple disque avant (beaucoup plus mordant que l'origine) et bidouiller la barre anti-couple à l'arrière pour réussir la greffe. Avec des bracelets sous les tés, une selle à dossier et la suppression de la bavette arrière, la moto a tout de suite une autre gueule ! Le club SRX est fort d'une trentaine de membres et organise des sorties toute l'année.

Contact : <http://srx-6.fr>



d'amitié au sein du club SRX (voir encadré). Voilà que les belles routes du parc régional du Vexin nous tendent les bras et les SRX de nos deux acolytes leurs bracelets. On va donc voir ce qui les rend si attachantes mais déjà ce qui étonne c'est cette finesse. Le cadre dépasse de quelques centimètres seulement la largeur de la culasse. Starter au guidon, décompresseur... ah oui, il faut kicker ! Ça va, on ne risque pas l'épanchement de synovie à chaque démarrage. Le moteur se montre très vite attachant, docile bas dans les tours grâce à son carburateur sophistiqué et puis rugueux dans les mi-régimes, volontaire, quoi. Son allonge est limitée mais ce qui est plaisant sur cette moto c'est de garder le régime à 5000 tr/min et de jouer de la boîte de vitesses pour adapter son allure. On peut alors faire abstraction du moteur pour se concentrer sur son pilotage.

Dure à suivre

Par rapport à la SR 500, qui lui rend pourtant 12 ch, la partie-cycle est foutrement efficace. Pour avoir essayé un certain nombre de motos des années 70, je peux dire qu'il faut pour ces machines un certain degré de préparation pour obtenir une tenue de route qui d'emblée est offerte par une SRX standard à quelques milliers d'euros. Bien sûr, sa légèreté l'aide sur bien des points : le freinage semble du coup puissant, dosable, bien qu'il fasse preuve de peu de mordant. Elle s'inscrit facilement dans les courbes et l'on peut aisément changer de trajectoire au dernier moment sans qu'elle se désunisse. Entre stabilité et maniabilité, le compromis proposé par la géométrie de l'avant est bien trouvée. La partie-cycle est vraiment rigide, le cadre comme le bras oscillant de section carrée en sont bien sûr responsables. Bref, dès que les routes commencent à virolier, la SRX est une arme. En ville elle ne s'en laisse pas compter car elle est dotée d'un court rayon de braquage mais l'échappement n'apprécie que modérément les sauts de trottoirs !

A présent on aimerait bien savoir ce que c'est que de partager le quotidien d'une SRX. Daniel et Emmanuel sont bien placés pour nous le dire, au vu de leur long concubinage (avec leurs motos) qui totalisent toutes deux près de 100 000 km ! C'est donc si fiable que ça ? « Oui, répond Daniel, mais j'en suis tout de même à mon deuxième réalésage et à mon deuxième pignon de 5°. C'est le point faible de cette moto, car elle tire d'origine trop long. Il est préférable de changer le pignon de 15 dents en sortie de boîte que Yamaha montait d'origine, ce qui permettait de plus facilement passer l'homologation. Un 14 dents et la boîte appréciera, les accélérations y gagneront. » Emmanuel pour sa part rencontre quelques soucis électriques quand il pleut « Elle n'aime pas non plus être lavée, c'est comme un chien rajoute-t-il. Les problèmes électriques sont les plus difficiles à résoudre, j'ai pourtant vérifié tout le faisceau. Autre souci, ma femme qui fait 50 kg n'arrive pas toujours à la démarrer » C'est vrai que même les Yamaha XS avaient déjà un démarreur en 1972 ! Quel oubli sur la SRX... c'est ce qui lui a coûté bien des acheteurs. Le kick justement, comme le pot d'échappement, n'est plus disponible au catalogue de pièces détachées Yamaha. Pour autant, du fait des liens de sang avec les XT à la large diffusion, de nombreuses pièces mécaniques neuves peuvent toujours être trouvées en concessions. Un dernier point à surveiller souligne Daniel « C'est l'alternateur à bain d'huile. Si le moteur chauffe trop il y a risque de le cramer, et alors là rideau, il met tout le monde à la masse ! C'est ce qui m'a poussé à monter un radiateur d'huile, un élément de 2CV qui fait très bien l'affaire... » Peu diffusée en France (pendant quatre ans seulement), la SRX a néanmoins laissé quelques traces dans l'histoire de la moto. Regardez son pot d'échappement court placé sous le moteur et jetez un œil sous les derniers roadsters quatre-cylindres japonais : depuis 2006 ils se sont tous mis à cette mode ! Le pire, c'est qu'on croit que c'est Buell qui les a inspirés, alors que vingt ans plus tôt, la SRX en était équipé. Yamaha a également donné une descendance à son monocylindre routier. Après la SR 500 à la fin des années 70, la SRX 600 des années 80, il lance la SZR

Fiche technique

YAMAHA SRX 600

Moteur :	monocylindre 4-temps refroidi par air
Cylindrée :	608 cm ³ (96 x 84 mm)
Distribution :	simple arbre à cames en tête, quatre soupapes
Alimentation :	deux carburateurs Mikuni Ø 27 mm
Taux de compression :	8,5 à 1
Puissance :	45 ch à 6 500 tr/min
Couple :	5,2 mkg à 5 500 tr/min
Mise en route :	kick
Transmission primaire :	par engrenages
Embrayage :	multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses :	à cinq rapports
Cadre :	double berceau en acier en tubes de section carrée.
Suspensions :	fourche télescopique et combinés amortisseurs
Freins :	AV double disque Ø 267 mm étrier 2 pistons ; AR simple disque Ø 245 mm étrier simple piston
Pneus :	AV 100/80 x 18 ; AR 120/80 x 18
Réservoir d'essence :	15 litres
Réservoir d'huile :	2,4 litres
Empattement :	1 385 mm
Hauteur de selle :	770 mm
Poids :	149 kg (à sec) ; 176 kg en ordre de marche
Coloris :	gris perle, bleu nuit, rouge
Prix en 1986 :	25 554 F (3900 €)
Cote actuelle :	jusqu'à 3000 €

660 en 1996. Moteur de trail-bike (XTZ) toujours, mais à refroidissement liquide, demi-carénage, elle fait aujourd'hui encore le bonheur de concurrents du challenge des monos. On a oublié en passant la SRX 2 (1992), qui ne fut jamais importée en Europe : même moteur mais partie-cycle plus évoluée avec des jantes de 17 pouces et un monoamortisseur arrière, elle était surtout dotée d'un démarreur électrique... ce qui a fait défaut à la SRX première du nom pour s'assurer un succès commercial qu'elle aurait grandement mérité.

SRX-6

La SR 500 entame la lignée de monocylindres routiers Yamaha en 78...



... la SRX essayée dans ces pages lui succède en 86 (ici le modèle rouge de 89)...



En 1988 au Japon la SRX connaît une légère évolution (radiateur d'huile et amortisseurs à bonbonne séparée). La SRX 2 arrive en 92 avec démarreur, monoamortisseur et roues de 17 pouces mais ne sera pas importée en France.



... dix ans plus tard en 96 la SZR 660 radicalise le concept. Elle est fabriquée en Italie...



... tout comme la MT-03, à nouveau une décade plus tard (2006) où l'on retrouve un grand guidon...

