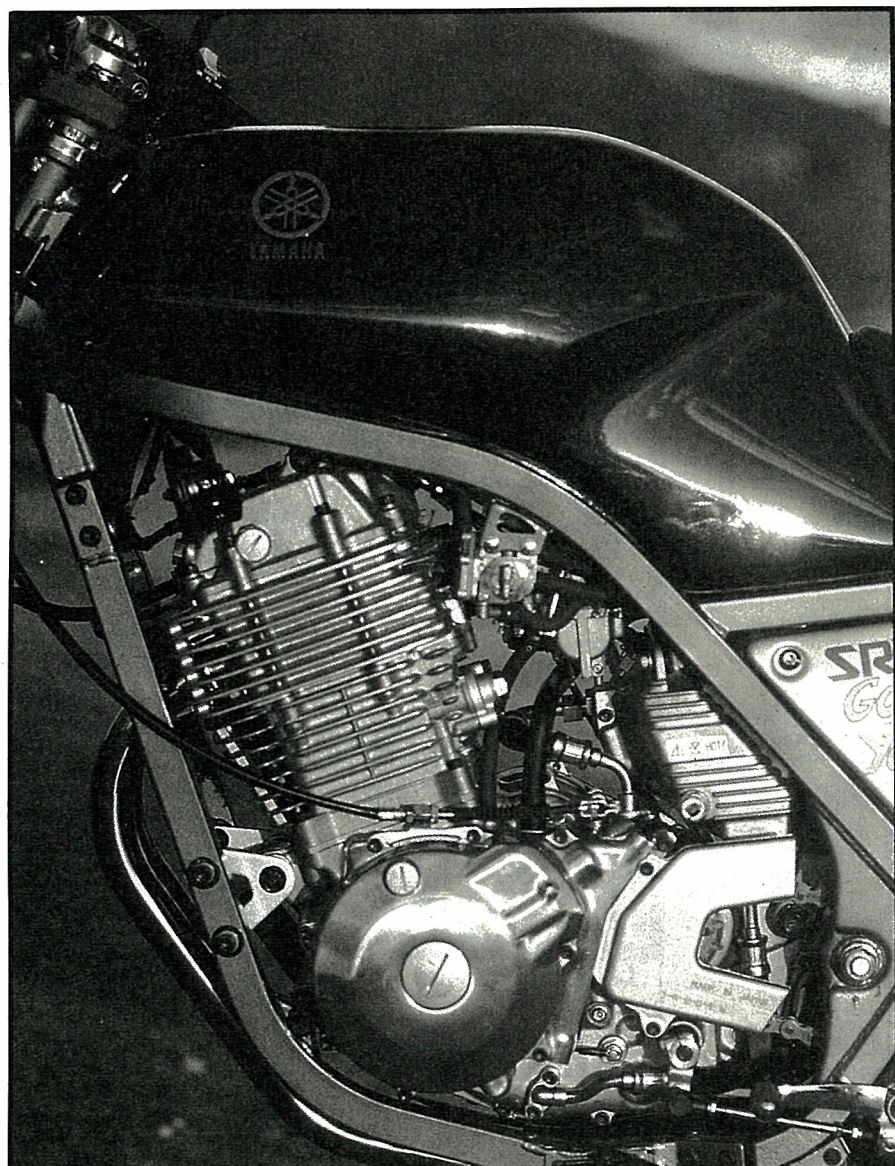


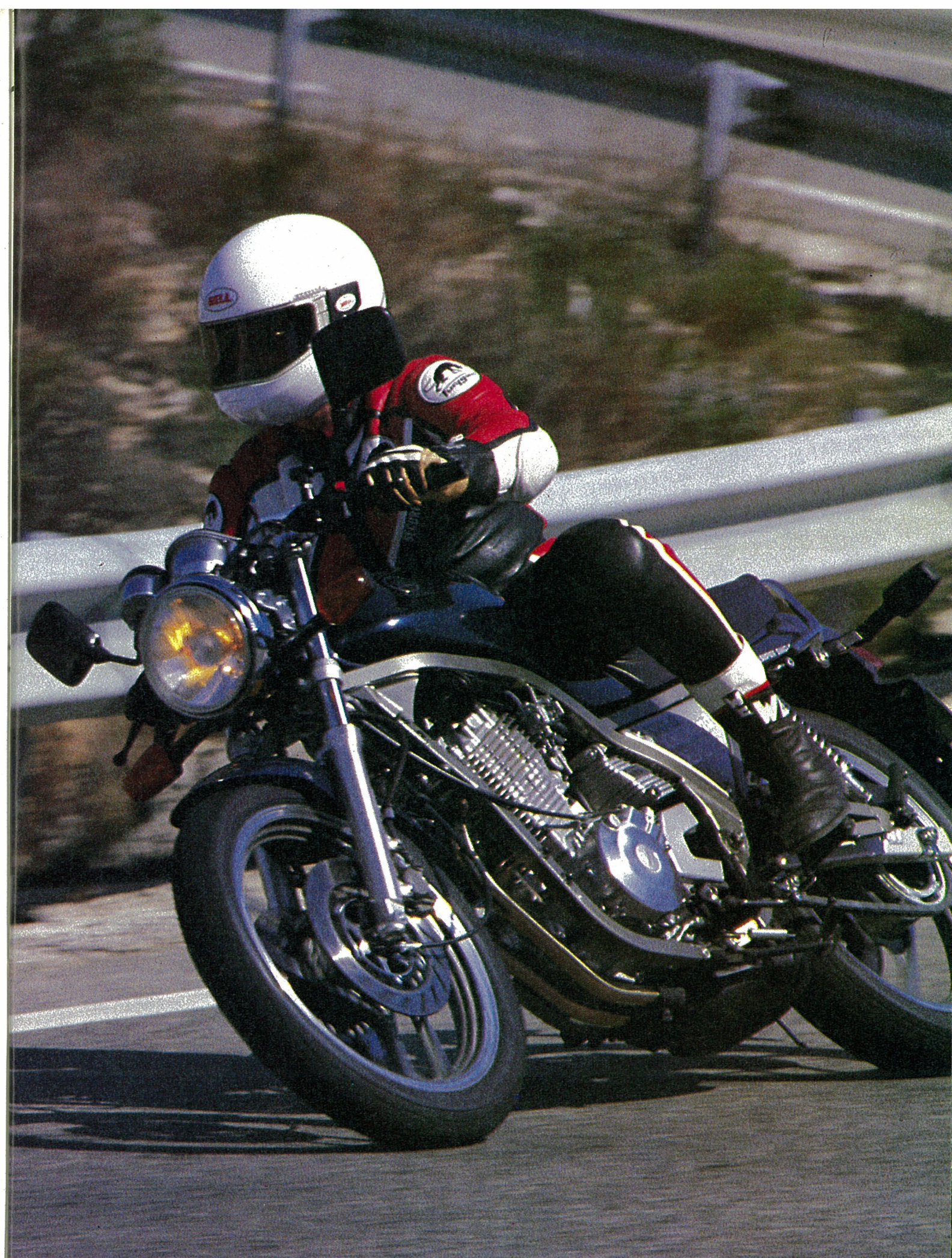
YAMAHA SRX 600

LE RETOUR AUX SOURCES



Des motos sont faites pour marquer l'histoire. Je ne sais pas encore si la SRX 600 aura son nom gravé en lettres d'or dans le grand livre motocycliste des années 2020, mais je sais que des motos anglaises comme les BSA Gold Star, ou Velocette Veeam ont laissé le leur. Ces motos ont marqué leur époque. Et la SRX 600 lance un clin d'œil —bridé— vers elles.

Attention ! Ne vous méprenez pas ! Il ne s'agit pas d'une pâle copie. La SRX est une moto de son époque, mais elle a su retrouver le charme un peu désuet du style «mono de route». Elle fait un clin d'œil mais elle possède toutes les techniques modernes. Et sur la route, il n'y aura pas de comparaison possible : 25 ans séparent une SRX d'une Veeam.



VERS UNE CERTAINE SIMPLICITÉ

«Super Single», «SRX-6», «Yamaha»... Voilà tout ce qu'on peut lire sur la carrosserie. Aucune indication de cylindrée. Et il faut bien reconnaître que sa faible hauteur de selle (770 mm), sa petite largeur (705 mm) et son empattement court (1385 mm) la feraient volontiers passer pour une 250. Et le poids à sec n'est que de 149 kilos. Voilà qui change bien des 550 ou 600 multicylindres qu'on peut trouver par ailleurs dans la production japonaise et qui, elles, ressembleraient plutôt à des 750. La SRX-6 revient donc à un concept de moto compacte, petite et assez légère. Et là on retrouve tout à fait le concept des motos anglaises des années 60 citées en référence. De la même façon la simplicité est également de mise. Simple mais pas simpliste. Et le traitement de cette moto fait donc appel à toute la panoplie des techniques actuelles. Ainsi, pour la partie-cycle, trouve-t-on un cadre double berceau réalisé en tubes d'acier de section rectangulaire enserrant de très près le moteur. Les deux berceaux inférieurs sont démontables pour permettre de sortir facilement le moteur. La forme du cadre est un compromis entre le classique et le moderne : classique pour la suspension arrière sur laquelle nous reviendrons plus loin ; moderne pour la forme vaguement inspirée de celle des TZ de vitesse. L'ensemble du cadre est revêtu d'une laque gris-métallisé assez foncé. La

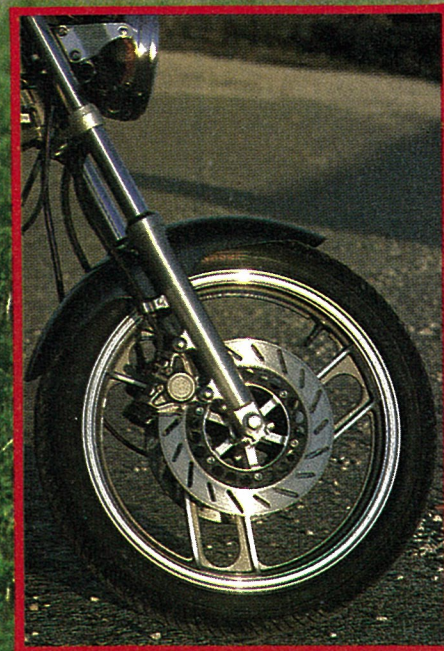
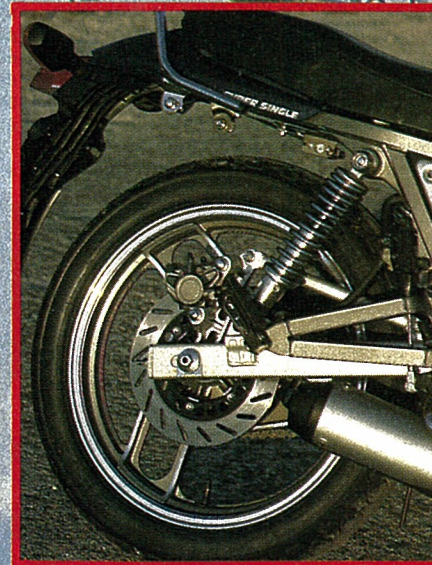
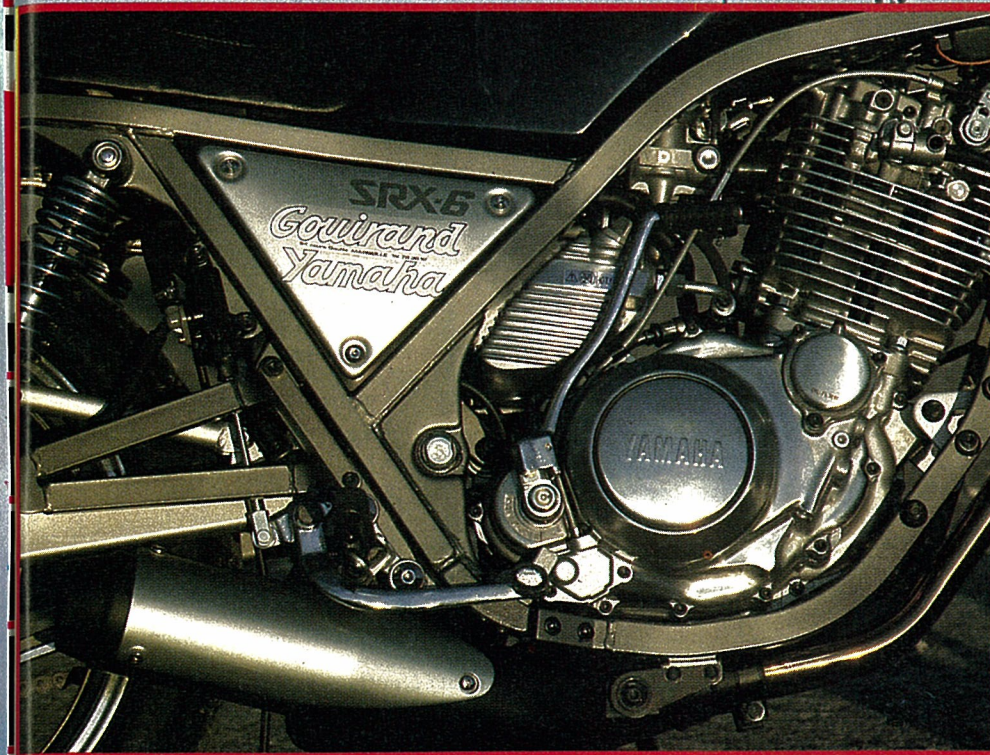
fourche, elle, est assez classique. C'est une télescopique hydraulique, qui fonctionne sans air, sans hydraulique réglable, sans système antiplongée. Elle a des tubes de 36 millimètres de diamètre, elle possède un pontet rigidificateur entre les deux fourreaux. Elle est montée sur roulements à billes et offre 140 millimètres de débattement à la roue avant. La suspension arrière est oscillante avec un bras en tubes d'acier rectangulaire de forte section articulé sur roulements à aiguilles. Le bras est peint en gris clair et fait un peu penser à de l'aluminium. Le réglage de tension de chaîne se fait par coulisseaux. Mais surtout, à une époque où les suspensions à un seul amortisseur se sont généralisées, la SRX utilise, elle, deux amortisseurs très classiques de type de Carbon, sans réglage d'hydraulique, avec tout juste cinq crans de précontrainte du ressort.

L'ensemble (corps et ressort) est chromé. Le débattement à la roue est de 100 millimètres. Cette suspension correspond tout à fait à un esprit de conception simple, assez économique, en même temps qu'on peut voir un certain clin d'œil au passé. Le cadre possède deux excroissances vissées à l'arrière, en tubes de section rectangulaire également qui servent de supports de repose-pieds. Les roues sont constituées de jantes à bâtons du même style que celles de la 350 RD LC. Du reste la jante avant est exactement la même : 2,15-18. Simple-ment elle est partiellement laquée et

partiellement polie. Certains admirateurs de la moto ont pu reprocher à Yamaha de ne pas avoir mis de roues à rayons qui auraient accentué le côté «rétro» de la moto. Mais la démarche de Yamaha se justifie totalement par un choix de sécurité puisque ces jantes monobloc acceptent des pneus tubeless. Du reste ces pneus sont, d'origine, un Metzeler ME 33 Laser de 100/80 S 18 à l'avant et un Metzeler également à l'arrière, de 120/80 S 18. La jante arrière — c'est à noter — est légèrement plus large que celle d'une RD 350 LC : 2,75-18 au lieu de 2,50-18. Les freins, enfin, sont délibérément modernes. Là, pas de référence au passé ! Double disque à piste perforée de 267 millimètres de diamètre à l'avant avec étrier double-piston, et simple disque de 245 millimètres à l'arrière avec étrier double piston également. Les plaquettes sont de type semi-métal.

UN MONO SAGE

Le moteur de la SRX-6 est étroitement dérivé de celui de la XT 600. C'est donc une base mécanique largement éprouvée. La cylindrée exacte est de 608 cm³ avec des cotes très largement super-carrées (AxC : 96 x 84 mm) et avec une compression assez faible de 8,5 à 1. Ce moteur est à refroidissement par air. Sa lubrification se fait par carter sec (un réservoir en aluminium aileté est disposé à l'arrière du moteur). La distribution est à un arbre-à-cames en tête et à quatre soupapes. L'admission est



assurée par le système YDIS à double carburateur de 27 millimètres de diamètre. Le premier carburateur est classique et son ouverture est commandée directement par le câble relié à la poignée de gaz. Il entre donc immédiatement en action et assure seul l'admission du moteur à bas et moyen régimes. A mi-régime, le deuxième carburateur, à

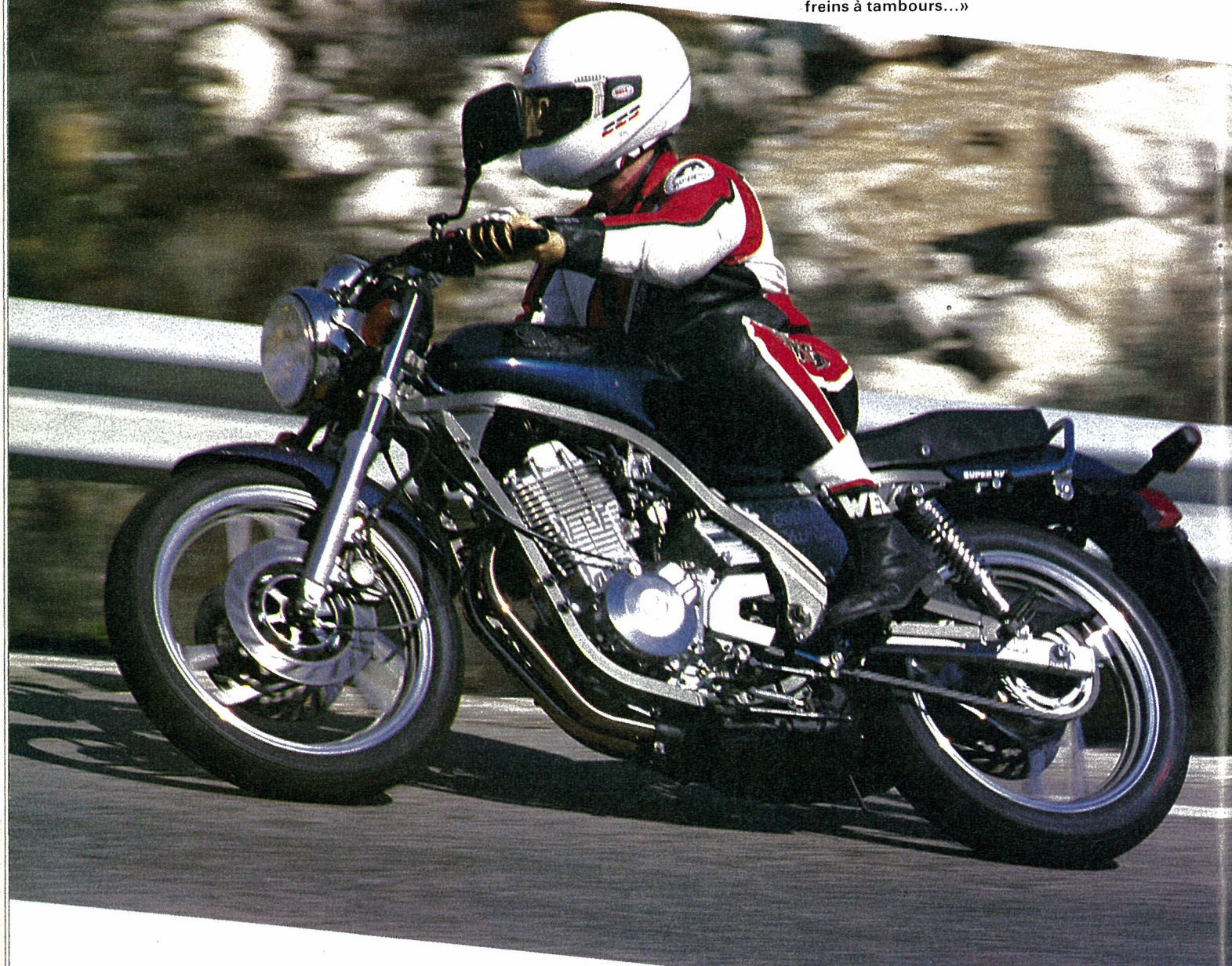
dépression lui, entre en action et fournit un surcroît de gaz pour accroître le potentiel du moteur dans les régimes élevés. Pour le reste on notera encore que ce moteur dispose d'un balancier d'équilibrage du vilebrequin, d'un allumage électronique CDI avec avance préférée. L'embrayage multidisque en bain d'huile est commandé par câble. La boîte

comporte cinq rapports et la transmission finale se fait par chaîne. Et le démarrage ? Quoi, le démarrage ? — Au kick. Pas de démarreur électrique. Pour faciliter les départs le kick actionne, automatiquement un décompresseur qui possède un ressort à spirale extérieur. Voilà qui rappelle un peu l'aspect des ressorts de soupapes à l'air libre des vieux... très vieux moteurs. Là c'est plus qu'un clin d'œil, c'est carrément une bonne blague.

Pour ce qui est des chiffres annoncés, la puissance maxi de 45 chevaux est obtenue au régime de 6500 t/mn. Le chiffre de puissance spécifique est très bas : 74 chevaux par litre. Cela laisse espérer une robustesse à toute épreuve. Le couple, lui, a une valeur de 5,2 mkg à 5500 t/mn.

OÙ IL EST QUESTION D'HABITS... ... ET DE MOINES

Il fallait y venir. Et on y vient. Que pensez-vous de la «gueule» de cette moto ? Ah, je sais, les avis sont très partagés. Il y a ceux qui crient au crime de lèse-majesté : «quoi, Yamaha ose imiter un gros mono anglais de la grande époque !» Il y a ceux qui étouffent dans leur siècle : «c'est bien, mais s'il y avait eu un cadre en tubes ronds, des jantes à rayons... et des freins à tambours...»



Il y a ceux qui refusent le clin d'œil : «non, ça fait trop rétro !»

Et il y a ceux qui bondissent de joie : «enfin un constructeur qui fait une moto dans la grande tradition avec tous les acquis des techniques actuelles : une moto simple mais plaisante, une moto hors des modes, hors de la course aux performances. Une moto à taille humaine !»

Et je suis de ceux-là.

Oui je suis pour des freins qui freinent. Oui je suis pour des pneus tubeless. Oui je suis pour la simplicité, pour la propreté, pour la facilité.

Et du côté esthétique, j'aime bien ces formes rondouillardes du réservoir très fin qui ne plagie pas celui d'une Vélocette ou d'une BSA, qui possède un bouchon de type aviation, un robinet à membrane, qui épouse aussi bien la forme du cadre... et qui possède des emblèmes rapportés en relief au lieu de simples autocollants placés sous le vernis final. J'aime bien les caches latéraux triangulaires en alu brossé fixés chacun par trois vis. J'adore la selle style 1960 avec de véritables piqûres sellier. J'aime les garde-boue racer, j'aime l'emploi d'aluminium poli pour les tés de fourche, pour le tirant de frein arrière, pour les pattes de phare et pour tous les carters du moteur d'où la laque a disparu. J'aime le phare rond à iode et chromé. J'aime moins les clignotants et les rétroviseurs qui déparent un peu la ligne d'ensemble. J'aime les deux tubes d'échappement en inox à reflets jaunâtres qui sortent du moteur entre les deux berceaux inférieurs du cadre. J'aime le pot d'échappement «mégaphone» mais discret, gros et court, peint en noir et protégé par une petite plaque en alu. J'aime le tableau de bord ultra simple et «rétro» avec son gros boîtier blanc pour indiquer la vitesse et son petit compte-tours noir qui paraît rajouté sur le côté. Les trois témoins lumineux (point mort, clignotants, phare) semblent récupérés de stocks vieux de vingt ans, mais agrémentent toutefois très bien ce tableau de bord très sobre monté sur une plaque en alu, et englobant tout de même un contacteur à clé avec antivol de direction ! J'aime la pédale de frein avec embout caoutchouté qui se ferait passer facilement pour le sélecteur à droite des vieilles motos anglaises.

Aimez-vous la béquille latérale et l'absence de centrale ? Aimez-vous en définitive cette robe à tendance rétro pour une moto délibérément très moderne ? Une moto qui va nous permettre, par son comportement, de voir que l'habit — heureusement — ne fait pas toujours le moine !

COUP DE JARRET RETRO

Midi. L'heure du pastis. Vous savez que dans le midi de la France, c'est un moment sacré de la journée. Midi. Je suis chez Gouirand pour prendre la 600 SRX. Dans cinq minutes les copains m'attendent sur le port. Gilbert Gouirand me tend les clés. «Tu vas voir, c'est vraiment sympa. Tu vas t'éclater...» — «Oui, je crois. Et je vais faire une sacrée impression sur le port !»

La moto m'attend sagement sur le trottoir. J'engage la clé. Je mets le starter. Pas besoin de toucher au robinet d'essence à membrane. Je jette un coup d'œil sur le commodo de la poignée droite pour m'assurer qu'il n'y a pas de démarreur électrique. Je déplie le kick à

droite, j'enfourche la moto, je replie la béquille latérale et j'y vais d'un bon coup de jarret... et je reste arrêté dans ma course. Ça arrive, parfois, on est sur une compression et le kick ne descend pas ! Je recommence. Ce coup-ci ça descend mais ça s'arrête brutalement contre le repose-pied. J'avais négligé de le replier. Troisième essai, quatrième, cinquième. Echec ! Pourquoi diable n'ont-ils pas mis le démarreur électrique qu'on trouve sur la Ténéré ? Je vais changer de méthode : je remets la béquille (latérale, forcément, il n'y a qu'elle) et bien que je n'aime pas pratiquer ainsi, je monte debout sur le kick et je l'enfonce de tout mon poids. Ça part. Au fil des kilomètres j'affinerai un peu ma technique, dans un premier temps en laissant toujours la moto sur la béquille, puis sans la mettre. En fait il faut chercher le point de la course du kick où commence la compression, puis lancer non pas brutalement d'en haut, mais avec une énergie prolongée sur toute la course du kick. Là, il est à peu près certain de démarrer en trois tentatives au maximum, souvent même au premier coup, à froid comme à chaud. Mais il faut bien avouer que le démarrage n'est pas vraiment le point fort de la moto, et que ce n'est pas avec lui qu'on trouve véritablement son plaisir. Bien des utilisateurs regretteront l'absence du démarreur électrique. Pour être rétro, c'est rétro, et il faut retrouver le coup de jarret d'antan... sans toutefois craindre les retours de kick douloureux et dévastateurs. Mais on peut se demander à quoi sert le système couplé au kick pour actionner un décompresseur. Pendant tout l'essai, en utilisant toute la course du kick, ça n'a marché qu'une seule fois !

Bon le moteur tourne. Et qu'est-ce qu'il tourne bien. Au ralenti on compte vraiment les coups de piston... et le ralenti tient imperturbablement pendant très longtemps. Pour en avoir le cœur net, j'ai chronométré : au bout de cinq minutes ça tenait toujours. Pareil au bout de dix minutes. J'ai laissé continuer, et au bout de quinze minutes, je me suis tout de même décidé à arrêter l'expérience. Voilà en tout cas qui doit supprimer la crainte de caler en ville à un feu rouge. Inutile de tenir la poignée de gaz.

Puisque le moteur tourne, on peut démarrer, et je reviens à mon premier départ, devant chez Gouirand. En se mettant aux commandes, on ne dirait jamais qu'on vient de s'asseoir sur une 600. Tout dans la taille (faible hauteur de selle, étroitesse, moto très courte et légère) fait plutôt penser à une 250, voire une 125.

En même temps la moto se montre pourtant accablante, autant pour les pilotes de petit gabarit que pour d'autres d'1,80 mètre qui se logent sans difficulté, serrent bien le réservoir entre les genoux et ne se trouvent pas trop à l'étroit. Il faut dire que les repose-pieds n'ont pas besoin d'être situés très haut pour ne pas frotter en courbe puisque la moto est très étroite. Du coup on a les jambes peu pliées. Les repose-pieds ne sont pas très en arrière non plus. La selle est étroite, assez bien rembourrée sans toutefois pouvoir être comparée sur ce point à une selle de chopper. Et le guidon est certes assez bas, assez étroit, mais comme il est tout de même très près du corps (la moto est courte), il n'entraîne pas une position de conduite allongée vers l'avant. On a même les bras légèrement fléchis et donc avec peu de poids en appui sur les

poignets. C'est une position qui paraît très naturelle. Toutes les commandes tombent bien sous les mains. C'est un bon équilibre entre le tourisme (pas de fatigue) et le sport (position d'attaque).

AUTOUR DU PORT : LA FRIME

Parce que j'ai un peu discuté avec Gilbert Gouirand, parce que j'ai eu du mal à la faire démarrer, j'arrive au port (enfin aux cafés qui sont autour du port) à midi et quart. J'arrête la moto, je la mets sur la béquille, je bloque l'antivol. Tout le monde se lève. Arrive. Regarde. Scrute. Observe. Discute. Les copains bien sûr. Puis les autres. Les badauds, ceux qui voyant du monde viennent gonfler l'attroupement. Les questions fusent. «Ça démarre bien ?

- Hum, hum.

- Bien, l'embrayage ?

- Oui, super doux à la commande, et progressif, onctueux, facile à doser. Un embrayage de 125 que tu tiens d'un seul doigt. Mais costaud. Oh, et puis on ne l'utilise qu'au démarrage, tu sais. Ben, oui, le couple quoi !

- Et la boîte ?

- Comme toutes les Yam'. Une bonne sélection, précise, nette, franche, sans dureté, mais avec une bonne sensibilité. Et puis cinq rapports. Bien étagés. Mais on est toujours en cinquième. Le couple, quoi !

- Ah, oui, le couple ? Comme les monos anglais ?

- Euh, non. Pas vraiment.»

Et là je fais un effort pour me rajeunir de presque vingt ans. J'étais encore un gosse. Enfin un adolescent. Mais à l'époque on passait le permis moto à 16 ans... et on roulait sans casque (si l'on était un peu sonné). Et j'y suis. Dans mes souvenirs : Gold Star, Vélocette... Et je compare dans ma tête. Non, le couple ça n'est pas vraiment comme sur une Anglaise. Le moteur de la SRX, c'est un mono japonais. Aseptisé, diraient certains. Moderne, répondrais-je. C'est un mono qu'on peut utiliser entre 2500 et 7000 tours sans que ça vibre, sans que la selle se mette à trépider sous les fesses. L'arbre d'équilibrage est sur ce point tout à fait performant. Autre grosse différence par rapport à un mono anglais des années 60, à l'ouverture des gaz, ce n'est pas le violent «coup de pied aux fesses». Le comportement du 600 SRX est tout en nuances. A 2000 tours ça reprend sans problème, avec force même, mais sans brutalité. Et sans qu'il y ait véritablement de vibrations (dans le sens où on l'entend d'habitude), il y a un profond martèlement. Les coups de piston se succèdent et rythment l'accélération de la moto. Si vibration il y a, c'est une «vibration» interne, une sorte d'accord total entre le pilote et le moteur. Le bruit, malgré le pot de forme mégaphone et très court (mais en réalité faisant une longue boucle sous le moteur, ce qui dissimule sa longueur réelle), est sec, crépitant, grave, mais en même temps très discret. C'est un poumpoum mélodieux mais pas prodigue en décibels. Et à ce caractère assagi dans les très bas régimes qui le différencie des ancêtres, le moteur de la SRX adjoint une grande linéarité de sa courbe de puissance. Plus on accélère, plus on sent que le moteur pousse. Il ne perd rien dans

les régimes plus élevés, ce que confirme la valeur maxi de son couple délivré à 5500 t/mn pour une puissance maxi située à 6500 t/mn ! Du reste, sur les intermédiaires, ce très gros mono accepte avec complaisance de grimper jusqu'à 7000 t/mn. Voilà j'ai fait la comparaison et je suis armé pour répondre à la question. - «Par rapport à un mono anglais, tu n'as jamais l'impression d'être assis sur un marteau-piqueur, mais tu ressens tout de même le caractère que donne cet énorme piston. En fait, tu as le mono, avec les inconvénients en moins et l'allonge en plus.» Et je me tais. Car il est maintenant midi et demie et que même si je ne bois pas le pastis (bonjour l'alcool), j'ai besoin de me rafraîchir le gosier. Barman, un Perrier ! Et pendant que les bulles viennent délicatement pétiller sous mes narines, la SRX, sur la terrasse, est le point de mire. Décidément, je n'aurais jamais cru qu'un simple mono attire autant les regards. La SRX, sur le port, c'est la frime assurée.

SUR LA ROUTE : DURE A SUIVRE

Mais franchement, à la frime sur le port, je préfère les longues échappées et je me mijote une boucle pas triste du tout. Départ de Marseille par l'autoroute jusqu'à Cavaillon (il faut faire de l'autoroute dans un essai, mais 80 bornes, c'est largement suffisant). Ensuite virée sur les belles routes du Luberon à travers des villages pittoresques, pleins d'une histoire dramatique et parfois tragique dont restent parfois des «bornes» historiques. Périple dans les Alpes avec près d'une dizaine de cols franchis. Gorges du Verdon... parce qu'il n'est pas question de rater ça avec la SRX. Et retour par Grasse, Cannes et le littoral. Au total 915 kilomètres parcourus en deux jours avec une halte à la ferme de mon pote Edmond où on trouve du lait, du vrai, qui n'a pas encore pris le goût du carton d'emballage. Ah oui, j'allais oublier : 45 bornes de pistes sur le plateau de Valensole, avec en fond la barrière neigeuse des Alpes. Un spectacle magnifique, grandiose, splendide... mais glacial en cette fin mars, surtout au petit matin et le soir. Et 915 bornes de ces routes, chemins et sentiers, en deux jours, faut pas traîner au lit ! Bon, l'autoroute, je te passe ça en vitesse. Pas marrant. Tu t'accroche au guidon. Tu te mets à 6000 tours (en Plastex avec sac à dos) ce qui fait quand même un bon 150 de croisière, et tu attends. Et comme au bout d'un moment tu t'ennuies, alors tu rends un peu les gaz de ce bon gros mono que tu ne veux pas fatiguer et tu te mets à 5000 (125 km/h). C'est le vrai bon régime où le moteur donne l'impression de tourner dans du beurre... et où l'absence de carénage permet de rouler sans trop d'air sur le buste. Trois quarts d'heure plus tard finie l'autoroute, on n'en parlera plus. Mais les belles routes, elles, commencent. Et on va découvrir deux façons de rouler avec la SRX.

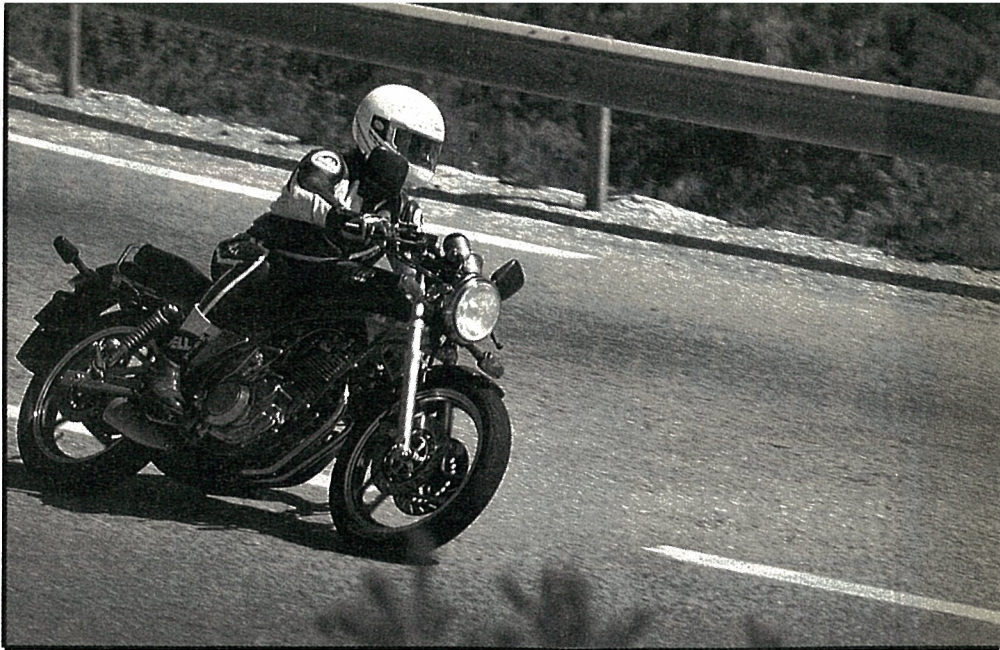
D'abord en attaquant. Sport ! Superfreinages ! Balancés, doubles balancés ! Accélération ! La SRX est redoutable. C'est vraiment une moto d'attaque. Légère comme on ne pensait plus en trouver. Précise comme une sportive de haut poil. Son freinage est très puissant mais la commande manque de douceur. Il faut forcer un peu plus qu'on n'avait

pris l'habitude avec d'autres motos depuis quelques années. En efficacité c'est au top-niveau. Pas en agrément d'utilisation. Ceci dit, reconnaissons que la moto reste précise au freinage, que la partie-cycle ne rechigne pas à garder l'angle sans se redresser d'un seul coup. Cela permet d'entrer sur les freins dans les courbes et de relâcher sans que la direction tombe à l'intérieur. Pour la maniabilité c'est surprenant. Cette direction qu'on sent très stable et qui permet d'avaler les courbes rapides au taquet avec un angle coquet sans engendrer de louvoiement (tout juste, parfois, une très minime sensation de léger flottement), se montre hyper légère dans les enchainements serrés. Et là on retrouve l'avantage de la légèreté. Une petite pression sur une branche du guidon et la moto s'incline, sans la moindre inertie. Elle plonge d'un seul coup, en arrondissant bien sa mise sur l'angle.

Les pneus Metzeler conviennent parfaitement et se montrent progressifs. Simple-ment, en jonglant avec les vitesses à des régimes élevés, on va s'apercevoir très vite qu'au rétrogradage il faut se méfier du couple, du frein moteur, et des amorces de blocages. C'est vrai qu'on s'amuse bien, que la SRX aime hurler dans les tours, qu'elle accepte d'être —sinon brutalisée— du moins un peu bousculée. Mais ce n'est pas ainsi qu'il faut s'en servir. Prière de ne pas confondre avec une RD 350 LC. Du reste cet usage «erroné» se traduit par une consommation de près de sept litres aux cent. Alors on change tout ! De la douceur ! Voilà ce qu'il faut. La SRX est une moto qu'on conduit en enroulant tout. Les freinages ? Pas la peine. Il y a un frein moteur suffisant. Les accélérations sur les intermédiaires ? Pourquoi faire, puisque ça repart sans aucun problème dès 2000 tours et qu'à seulement 3000, quant on remet les gaz la moto se propulse avec ardeur ! Même chose pour les trajectoires.

Puisqu'on ne va pas entrer sur les freins, on va pouvoir arrondir au maximum. Arrondir et prendre des angles qu'on n'oserait pas prendre avec une grosse. Tout est facile, léger. On ne force pas. Et pourtant quel rythme. La SRX vous permettra de faire tirer la langue à vos copains qui ont des 750 ou des 1000 sportives mais qui dépassent —et parfois très largement— les 200 ou 220 kilos en ordre de marche... quand vous n'avez que 149 kilos (à sec) de ferraille sous les fesses. 170 kilos avec les pleins. Voilà le vrai plaisir. Et à ce rythme on empile les centaines de kilomètres sans fatigue tellement on force peu.

Et même si la route est dégradée, la fourche absorbe tout avec bienveillance. Les amortisseurs arrière, eux, sont plutôt secs. Sur les bosses ils n'évitent pas certains sautilllements de la roue arrière. Mais ça ne talonne pas et on ne prend tout de même pas de gros chocs dans les vertèbres. A la limite, même, cette légère 600 de route, absorbe avec élégance et efficacité les pistes. Ce n'est pas une Ténéré, mais elle peut enquiller à bonne allure les chemins de terre. La bonne stabilité, le centre de gravité bas placé, la bonne position de conduite... et surtout la légèreté permettent de rouler sans arrière pensée, là où on aurait les deux pieds par terre avec une 1000. Roulez jeunesse ! Roulez et découvrez dans le calme, dans la sénérité, les paysages auxquels vous



n'avez pas accès normalement. Vous verrez très vite que sur les routes c'est à 4000, ou 5000 t/mn qu'on est le mieux. En cinquième ça fait déjà entre 100 et 125 km/h ! Et à ce régime, la consommation descend à 5,3 l/100... et encore en tirant à fond dès que les lignes droites dépassent 200 mètres ! En roulant sur les petites routes sans dépasser 90, on doit pouvoir descendre au-dessous des 5 litres sans trop de problème. En ce qui me concerne, la consommation de mon essai sur 915 kilomètres s'est élevée à 52,27 litres soit 5,71 l/100 km. Dernier point : le duo. Paradoxalement la SRX est assez confortable. Là je suis reparti trois jours plus tard avec ma femme pour une virée de 200 kilomètres. Pour le pilote la moto reste toujours aussi facile à conduire, toujours aussi précise, aussi légère, aussi peu fatigante. Sur routes bosselées la fermeté des amortisseurs disparaît même un peu. Et pour la passagère, sans que le confort soit «royal», il est supérieur à celui de la majorité des 750 sportives actuelles. La selle n'est ni épaisse ni très moelleuse, mais au fil des kilomètres elle sait préserver la partie charnue de l'individu. Et surtout le passager n'est pas ballotté à tout bout de champ. Il ne glisse pas d'avant en arrière ou vice-versa, et les pieds bien campés sur les repose-pieds suspendus, s'il n'est pas trop grand, il trouve facilement à se caser sans se casser.

LE CHARME RETROUVE

Pour moi, la SRX, c'est le charme retrouvé. Et le charme, avec un sens très fort. Je suis subjugué par cette moto. Certes un démarreur électrique serait le bienvenu, une suspension arrière un peu plus moelleuse, une commande de frein un peu plus onctueuse. Mais l'essentiel est là : un moteur très vivant, une moto très légère... une grande assurance, une impression de sécurité et surtout un plaisir, un immense plaisir. Sans compter une autonomie qui dépasse 250 kilomètres (avec un réservoir de 15 litres seulement). La SRX c'est aussi la redécouverte d'une autre façon de rouler à moto. Finies les accélérations qui vous allongent les bras et réduisent dans les mêmes proportions l'épaisseur de gomme des pneus. Finies les sensations sauvages à des vitesses hautement prohibées. La SRX c'est un retour à la sagesse, à la raison... et au plaisir.

Tiens, une suggestion aux assureurs : favorisez le développement de ce genre de moto comme vous le faites pour la moto verte. C'est le même esprit.

Texte : C. Escat

Photos : J.M. Pandolfi

CHRONOS

400 m. D.A. : 13 sec 9
Vitesse maxi assis (blouson) : 150 km/h
Vitesse maxi couché : 171 km/h

FICHE TECHNIQUE

Moteur : monocylindre 4-temps -refroidi par air
Distribution : 1 ACT - 4 soupapes
Cylindrée : 608 cm³
A x C : 96 x 84 mm
Compression : 8,5
Allumage : électronique CDI
Carburateur : Tekei 27 mm double carbu
Puissance : 45 ch à 6500 t/mn
Couple : 5,2 mkg à 5500 t/mn
Transmission primaire : engrenage
Embrayage : multidisque en bain d'huile
Boîte à 5 rapports
1- 2,307 - 35,0%
2- 1,588 - 50,8%
3- 1,200 - 67,3%
4- 0,954 - 84,6%
5- 0,807 - 100,0%
Transmission secondaire : par chaîne
Lubrification : par carter sec
Cadre : tubulaire double berceau acier (section carrée) à berceaux démontables
Suspension AV : télescopique
Débattement AV : 140 mm
Angle colonne direction : 26°
Chasse : 103 mm
Suspension AR : oscillante à deux amortisseurs
Débattement AR : 100 mm
Pneu AV : 100/80 S 18
Pneu AR : 120/80 S 18
Frein AV : 2 disques 267 mm
Frein AR : 1 disque 245 mm
Longueur : 2085 mm
Largeur : 705 mm
Hauteur de selle : 770 mm
Empattement : 1385 mm
Garde au sol : 145 mm
Réservoir : 15 litres
Poids à sec : 149 kg
Prix : 25 554,00 F