



LA SRX PREND L'«R» !



En Grand Prix 500 Cm3, la compétition entre Honda et Yamaha est plutôt sauvage. On ne se fait pas de cadeaux ! En mono 600, Yamaha disposait jusqu'ici d'une suprématie incontestée sur le marché grand public avec ses moteurs SR/SRX. Seulement, pour rester tranquille, il faut se rappeler au bon souvenir des acheteurs. Et quoi de mieux que des victoires en course pour arriver à ce résultat ?

Par Alan CATHCART

Profitant de l'inertie de Yamaha, Honda est monté au créneau avec raison. Les champions de mono sont spectaculaires. Les amateurs, les vrais apprécient et, tout bien réfléchi, ils ne répugnent plus à s'offrir, pour leur usage quotidien, un mono 600.

Comme à son habitude, Honda a choisi de s'aligner indirectement en compétition, c'est-à-dire de ne pas faire courir des prototypes d'usine mais plutôt de soutenir une écurie privée. En l'espèce le team Ikuzawa, un ancien coureur automobile ultra-professionnel reconverti aux

deux roues et distributeur exclusif pour le monde entier du moteur XBR de 628 Cm3/4 soupapes version compétition, tant apprécié des écuries privées US (pour les courses de Dirt Track) ou allemandes. Monté sur le très élégant châssis britannique

Le double tube d'échappement en acier chromé se fond en un large conduit de gros diamètre qui aboutit dans un pot "Super Trapp".

Sous la selle, le réservoir d'huile en aluminium extrudé alimente le système de lubrification identique à celui des versions routières.



Harris, ce moteur se vend remarquablement bien chez celles et ceux qui veulent se ballader dans les rues au guidon d'une 600 de prestige, une machine dérivée de la compétition et qui surclasse bien évidemment les SRX 600.

Certes, côté prix, les deux motos ne sont pas dans la même catégorie. Mais l'expérience a prouvé que, dans ce genre de situation, le constructeur qui gagnait en compétition et proposait une machine haut de gamme finissait toujours par s'octroyer 20 ou 30 % du marché.

Il y aura toujours des gens pour exiger le meilleur et qui n'hésitent pas à casser leur tirelire pour l'obtenir.

Que faire alors ? Deux alternatives se présentent. Ou bien on sort une nouvelle moto «top niveau», avec tous les risques que cela implique, ou bien on prend la machine qui existe et on en fait une bête extrêmement pointue, destinée à la compétition. Il suffit alors de remporter quelques victoires pour que l'image de marque de la «vieuse bécane» retrouve son éclat sur le marché grand public. Image de marque plus prix intéressant, ça se révèle payant !



La base moteur, fournie par le département compétition de l'usine doit contenir des aciers spéciaux pour offrir une meilleure résistance mécanique.

TOP SECRET !

Pour redorer son blason, Yamaha a fait appel à l'équipe Ishii, des «privés» tout ce qu'il y a de plus sérieux et qui, du temps ou la firme était sans rivale en compétition mono, avaient remporté de nombreux succès.

Comme condition N° 1, Yamaha exigea que le futur racer soit une SRX. Qu'il ait le goût de la SRX, l'odeur de la SRX, qu'il s'appelle SRX-R 600... Mais ce n'est pas une SRX ! Disons que ça y ressemble vu de l'extérieur, pour la bonne raison que la base moteur reste quand même identique (mais dans un alliage métallique différent, sans doute) et que le cadre est à peu de choses près standard.

Ainsi donc, l'heureux possesseur d'une SRX pourra se réjouir de voir «sa» moto triompher sur les circuits.

Certes, les gens de l'écurie Ishii sont positivement charmants, aimables, gentils et tout et tout. Mais pour savoir ce que leur moto a dans le ventre, quelles modifications ont été réalisées, il faut se lever de bonne heure. Exemple :

«Quel est le taux de compression svp ? »

«Nous l'évaluons à 8,5:1. »

«Mais c'est le même chiffre que la version grand public, celle qui développe 39 ch à 6.500 tr/mn !!!! »

Sourire poli et grand silence.

«Mais enfin, ne m'avez-vous pas dit que cette moto développe 52 ch à 7000 tours ? Comment pouvez-vous parvenir à ce résultat sans élever le taux ? »

Sourire poli, toujours !

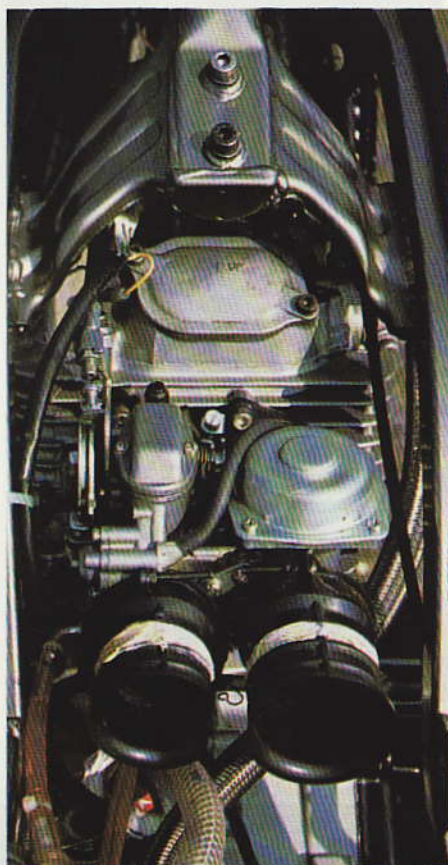
«Avez-vous une autre question ? »

Finalement, à ce petit jeu, on en est réduit à deviner. Voilà donc, à titre tout à fait officieux, mes devinettes personnelles.

La base moteur, fournie directement par le département compétition de l'usine doit contenir des aciers spéciaux, offrant une meilleure résistance mécanique et surtout des caractéristiques thermiques différentes.

Un piston spécial est très certainement monté (donnant, à mon avis, un taux de compression de 10,5 ou même 11,0 : 1).

Un sérieux travail a dû être effectué au niveau des pipes d'admission et je ne serais pas



FICHE TECHNIQUE YAMAHA SRX R600

MOTEUR

Type : monocylindre 4 temps, refroidi par air

Distribution : 1 ACT, 4 soupapes

Cylindrée : 608 cm³

Alésage x course : 96 X 84 mm

Rapport volumétrique : 8,5 : 1

Puissance maxi : 52 ch à 7000 tr/mn

Alimentation : double carburateur Teikei
Ø 28 mm

Mise en route : Kick

TRANSMISSIONS

Embrayage : multidisques à bain d'huile

Boîte de vitesses : 5 rapports

Transmission secondaire : chaîne

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau acier

Suspension AV. : fourche télescopique

Kayaba ø 36 mm

Suspension AR. : 2 amortisseurs de Carbon

Frein AV. : simple disque ø 310 mm, étrier Brembo 4 pistons

Frein AR. : simple disque ø 220 mm, étrier 2 pistons

Pneus : AV : 125 -17 Bridgestone,
AR : 145-18

DIMENSIONS ET POIDS

Empattement : 1395 mm

Poids à sec : 120 kg

Vitesse maxi : 204 km/h

Année de fabrication : 1986

surpris d'apprendre que les segments sont dans un matériau aussi révolutionnaire que secret. Les soupapes sont bien évidemment surdimensionnées. Le double carbu Teikei de Ø 27 mm, si particulier, est standard, de même que le double tube d'échappement en acier chromé, d'origine lui aussi. Mais il se fonde dans un large tube de gros diamètre qui aboutit dans un pot «Super Trapp» américain. Naturellement, l'arbre à cames en tête est profilé spécial course.

Côté lubrification, le système en vigueur sur les routières a été conservé mais le réservoir d'huile, situé sous la selle est en alu extrudé.

Le réservoir d'essence, aux mêmes cotes que la SRX de série est aussi en alu. L'allumage (carto) est d'origine, ainsi que l'embrayage. Mais la boîte de vitesses à 5 rapports est toute nouvelle, développée spécialement par les services compétition de l'usine pour ce mono. Le cadre, en profilés d'acier creux de section carrée est celui de «monsieur tout le monde». Le bras oscillant, en alu, provient d'une FZ 400. On l'a un peu bricolé puisque, étant conçu pour un système «monoshock», il se retrouve avec deux unités d'amortissement (système Yamaha / De Carbon), extraites d'une XJ 600 «export» et permettant 5 possibilités d'ajuste-

ment en fonction de la charge.

L'empattement s'en trouve porté à 1395 mm, soit 10 mm de plus qu'une SRX de route. L'angle de chasse demeure identique, à 26°, grâce à l'emploi d'une fourche standard de Ø 36 mm Kayaba, qui rend superflu un quelconque système anti-plongé. La garde au sol est de 103 mm, ce qui est tout à fait conventionnel. En lieu et place de la roue avant de 18 des motos de série, on trouve ici une roue de 17. Rien de changé, par contre, à l'arrière mais la présence de rayons pour remplacer les branches donne un aspect néo-classique très sympathique et permet, en plus, de gagner un peu de poids.

La SRX 600 est dotée d'un double disque à l'avant. La version course n'en a qu'un seul, de 310 mm, du genre de celui qui est monté sur les TZR 250. Ce disque est pincé par un étrier Brembo à 4 pistons et non par un étrier Yamaha du même type. A l'arrière, par contre, c'est un étrier Yamaha qui opère sur un classique Ø 220 mm.

Un amortisseur de direction est monté sous la

gauche du réservoir.

Sur la bascule, la SRX-R 600 affiche 120 kg, contre 149 pour la moto dont elle est dérivée.

L'ESSAI

Plusieurs coups de kick sont nécessaires pour faire partir le moteur, preuve supplémentaire que le 8,5 : 1 annoncé ne correspond pas au taux de compression réel. Un peu honteux tout de même, un mécano japonais m'a laissé entendre que la position centrale de la bougie favorisait une si bonne combustion.

Si ce n'est pas vrai, c'est quand même bien trouvé...

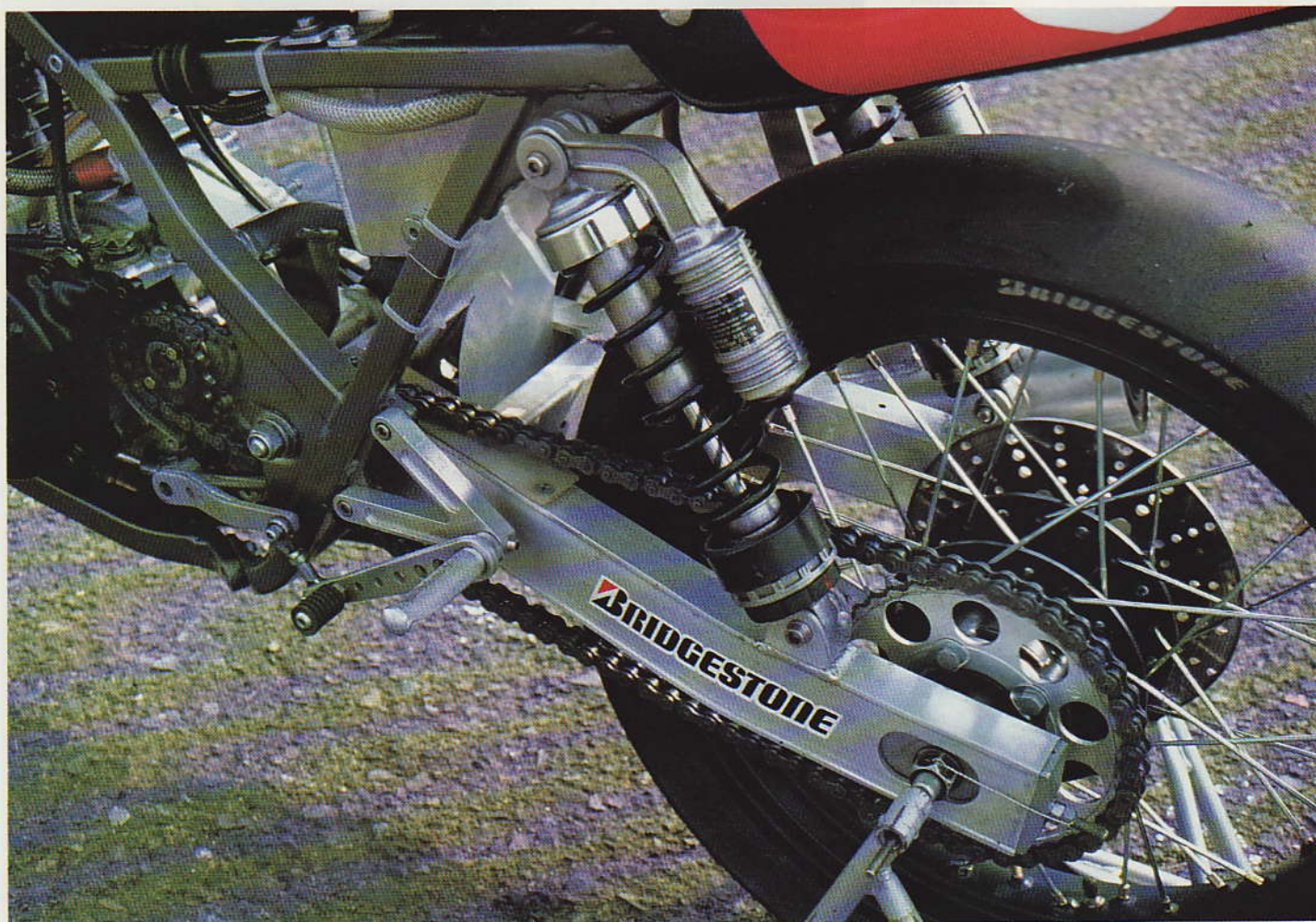
Autre petite inexactitude : on m'avait annoncé un régime maxi de 7000 tours. Mais, à voir avec quelle délectation le moteur plonge dans le rouge, j'ai la nette impression que c'est à 8000 tours que se situe la limite, ce qui n'a d'ailleurs rien d'étonnant pour un moteur de cet âge, affichant une course de 84 mm. Quoiqu'il en soit, je n'ai aucune difficulté à flirter avec les 7000 tours en 5^{ème}, sur une grande ligne

droite.

Les montées en régime sont franches et agréables. Parfaitement équilibré, le moteur ne vibre pas. Pas en dessous de 6500 tours en tout cas. Au dessus, ça chatouille un peu dans les doigts... Sans doute pour ne pas filer la nostalgie aux pilotes de SRX « ordinaires ». Dès 4000 tours on commence à sentir les chevaux et, à partir de 5000, on dispose d'une bonne puissance et d'une fantastique réserve de couple. Même par rapport à des 4 cylindres 4 temps, la SRX-R 600 offre des accélérations impressionnantes, surtout dans les grandes lignes droites en déclivité. Je ne suis pas certain que, dans une course de côtes, une Ducati 600 V-twin s'en tirerait mieux.

La boîte de vitesses ne mérite que des éloges : un vrai régal ! C'est à peine si on perd 1200 tours entre chaque changement de rapport.

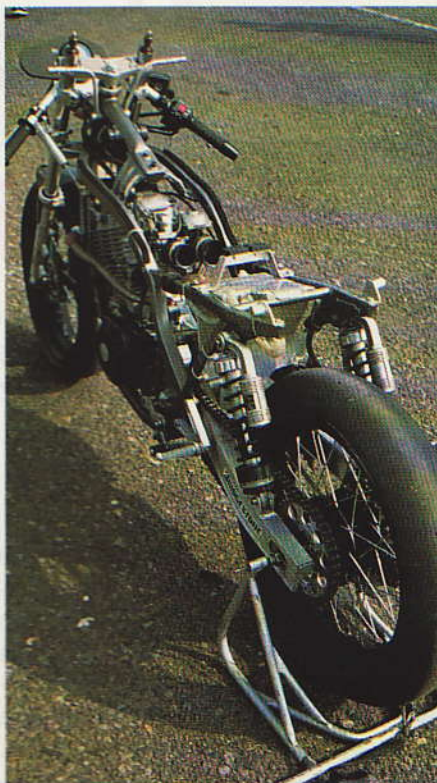
Le bras oscillant en aluminium, qui provient d'une FZ 400, a été modifié pour recevoir deux unités d'amortissement.



Yamaha SRX-R600

Par contre, je n'ai pas spécialement apprécié le comportement de la partie cycle, surtout en comparaison de la Harris / Ikuzawa que j'avais pilotée quelques jours plus tôt ou même de la SR 500 Camier. Bien sûr, il faut tenir compte des considérations commerciales, mais le rêveur que je suis s'est mis à rêver de ce remarquable moteur monté sur un châssis de SR500 Camier. Sur la SRX-R, la fourche induit des guidonages parfois sévères dès que le revêtement au sol devient difficile, ce qui oblige à se montrer prudent avec la poignée de gazs. A l'arrière, ce n'est pas trop mal mais, dans les chicanes, les suspensions rappellent leur manque de sophistication. Au lieu de se couler en douceur dans les courbes, la moto sautille de l'arrière, ne laissant au pilote aucune possibilité de contrôler sa trajectoire en glisse.

Le freinage arrière est assuré par un étrier Yamaha qui opère sur un classique disque de 220 mm de diamètre.



A mon avis, une paire d'amortisseurs Koni seraient les bienvenus pour apporter un peu de souplesse et de progressivité dans cette affaire.

Les pneumatiques Bridgestone slicks sont presque au niveau des meilleurs Michelin - ce qui n'est pas peu dire - et offrent, en toute circonstance une accroche maximum. Quant à leur résistance à l'usure, elle est paraît-il remarquable. Les freins, en revanche, sont assez décevants. A l'avant, ils manquent d'efficacité et de tenue. A l'arrière, ils se révèlent trop brutaux et, à deux reprises, j'ai constaté un blocage de la roue. Rien à redire sur la direction sinon qu'elle manque un peu de précision pour une moto de course. Mais, pour une moto dérivée d'un modèle produit en grande série, la SRX-R se révèle à la hauteur. Est-ce que Yamaha se décidera à commercialiser un «kit» permettant de transformer une SRX 600 et SRX-R 600 ? Un bon nombre de pilotes ou d'écuries privées, en France et dans le monde n'attendent que ça. Mais, pour l'instant, la stratégie de Yamaha n'a pas été dévoilée.

