

la vie de LA MOTO

L'actualité de la moto de collection

www.lva-moto.fr

N° 852 • 24 septembre 2015

PIAGGIO CIAO À LA LOUPE P. 37



Anciennes et Modernes



ILS LES ASSURENT A PETIT PRIX !

ASSURANCE A PARTIR DE 20€/AN*

Retro ASSURANCES
www.retro.fr

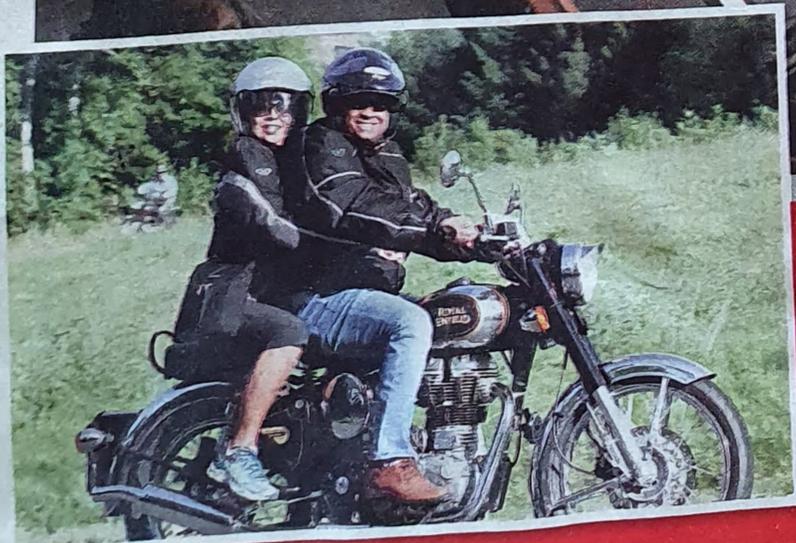
DEVIS ET SOUSCRIPTION EN LIGNE
www.retro.fr
05 65 10 17 17

Yamaha 600 SRX

30 ans !

**DOSSIER
7 PAGES**

- > LA GENÈSE
- > L'ESSAI
- > LE CLUB
- > LA TECHNIQUE



RASSEMBLEMENT
Enfield et motos diesel à Cunlhat P. 18



P. 12

ALLEMAGNE
Classic Days : une
manif' hors normes



P. 14

COURSES DE CÔTE
Que du plaisir
à Confolant

ÉDITIONS
LVA
F 2,40 € • BEL 2,60 € / ISSN 0989 0009
L 19647 - 852 - F. 2,40 €

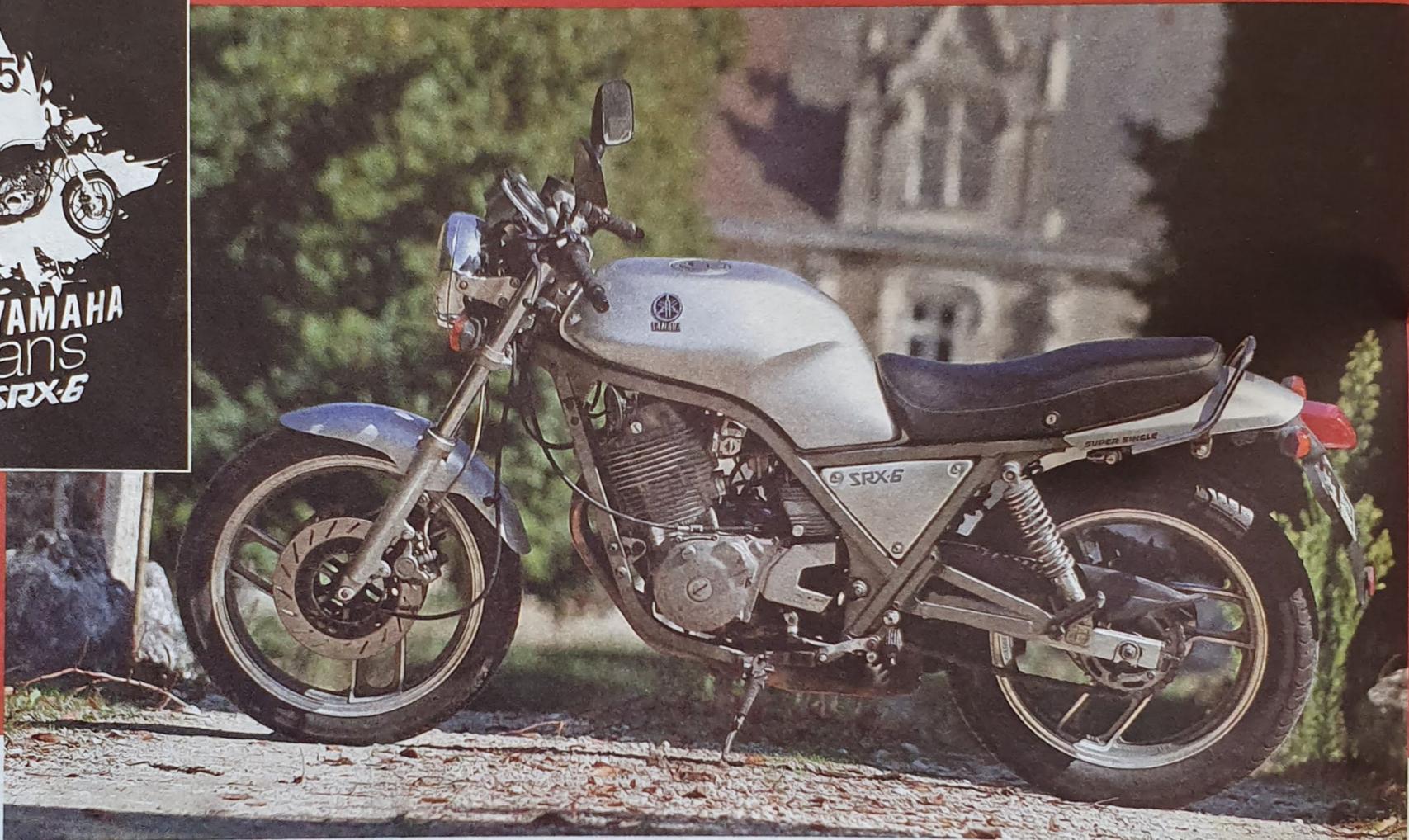


PLEIN PHARE > 30 ANS DE YAMAHA 600 SRX

La plus anglaise des japonaises !



En 1986, la SRX prend carrément à rebrousse-poil toute la production contemporaine. Les caches latéraux en alu participent aussi à la légèreté de l'ensemble. ▶



Encore trop moderne aux yeux de certains, la Yamaha 600 SRX a pourtant atteint l'âge pour prétendre au statut de moto de collection. Elle est aussi le genre de bécane (rare) à pouvoir réconcilier ancienne et nouvelle générations de motards, adeptes de motos classiques et de youngtimers. Explications.

PAR BERTRAND LEBRUN

La Yam' SRX fait partie de ces "motos concept" dont la marque aux diapasons a le secret. Certaines ont été des bides commerciaux, à l'image de la 1000 TR1. Mais la plupart, comme la 125 TY (dont nous reparlerons bientôt), la 240 TDR, la 850 TRX ou la 1200 Vmax, ont laissé un souvenir impérissable dans la mémoire de ceux qui les ont possédées. Certains ne jurèrent même que par elles. La 600 SRX est incontestablement de celles-là, en dépit du fait qu'il ne s'en est vendu qu'un gros millier chez nous. Et figurez-vous qu'elle atteint officiellement le statut de moto de collection. Eh oui, déjà trente ans de bons et loyaux services ! Preuve des capacités de l'engin, ses aficionados n'ont pas attendu ce cap pour la collectionner. Un club lui est d'ailleurs entièrement dédié depuis des années en France. Mais aussi en Grande-Bretagne, en Espagne, en Hollande et même en Hongrie ! Cela méritait bien que LVM lui consacre un numéro "fil rouge", non ? Avec un peu d'histoire (méconnue) et de technique (lire en pages 26 à 29).

Présentée le 15 avril 1985 au Japon, la petite nippone a en fait reçu son homologation française le 15 janvier 1986 pour une commercialisation dans la foulée. Et il fallait du culot à Yam' pour lancer un charmant petit café-racer mono... à une époque où le plus grand nombre ne jurait plus que par des monstres de puissance et de sportivité ! Honda venait d'essayer les plâtres avec ses FT et XBR 500.

SRX : pur métal !

De fait, avec ses 45 petits chevaux et ses 150 kg à sec, la petite SRX Yamaha prend tout le monde à contre-pied, pour ne pas dire à rebrousse-poil. À l'aire de la moto "Tupperware®", la SRX se veut très bien finie et fait appel à très peu d'éléments en plastique. Les demi-guidons sont en aluminium, tout comme les caches latéraux, les pattes de phare et le réservoir d'huile séparé. Quant au petit compte-tours décalé à droite du compteur à fond blanc, ostensiblement posé entre les tés de fourche et sur une platine en alu elle aussi, il participe à l'esprit racing, non sans rappeler les petits monos italiens des années 60. La carrosserie, avec ce réservoir effilé

(«en forme de crosse de revolver», dicit le catalogue Yamaha), reste sobre, simplement recouverte de peinture métallisée gris perle ou bleu nuit (avant le rouge en 1988) et ornée d'un gros logo en relief, à l'ancienne. Pas étonnant que ce soit un designer anglais ayant baigné dans le monde des BSA et autres Velocette, Bob Triegg, qui se soit penché sur son berceau. Les seules concessions à la modernité (cadre de section carrée, roues de 18 pouces à branche au dessin emprunté à la FZ 750 contemporaine, freins avant et arrière à disques) ne détonnent pas. D'autant que la SRX a conservé un refroidissement à air et des combinés amortisseurs qui lui donnent un air de classique !

«Moins, c'est plus...»

Côté moteur, c'est le mono à quatre soupapes (d'où le suffixe X après le SR) de la XT 600 Ténéré née en 1983 qui a été choisi pour animer notre petit café-racer de série. Le mono a été toutefois réalésé et la cylindrée atteint 608 cm³ (96 x 84 mm) au lieu de 595 cm³ sur la XT. Pourtant, le diamètre des soupapes est inférieur d'un millimètre (36 mm à l'admission et 31 mm à

PLEIN PHARE > 30 ANS DE YAMAHA 600 SRX



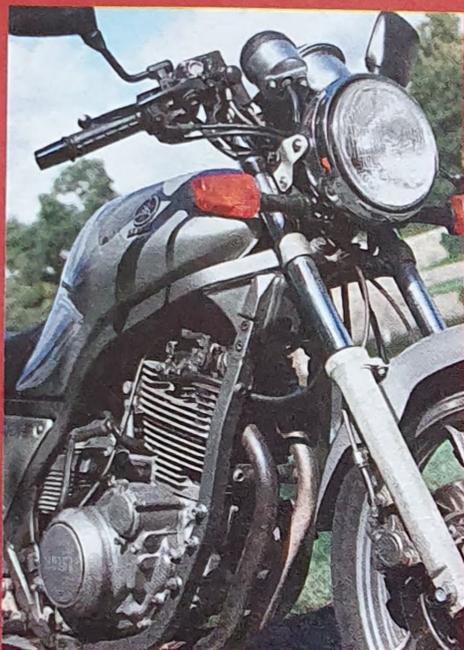
▲ Demi-guidons bracelets et pattes de phare en alliage d'aluminium pour le côté rétro. Sans parler du gros phare rond et du petit compte-tours logé sur la droite, dans une platine séparée.



◀ Cette bavette arrière était généralement la première chose que les propriétaires de SRX supprimaient. Sa seule présence témoigne généralement d'un bon maintien dans l'état d'origine.



▲ Très particulier l'échappement de la SRX ! Les deux tubes en acier inoxydable se rejoignent dans un unique silencieux très court, dont les chambres de tranquillisation régulent la sonorité et optimisent la puissance et l'écoulement des gaz.



▲ Double sortie d'échappement et cadre de section carrée pour le modernisme.



▲ Notez le petit réservoir aileté en aluminium. De quoi se passer d'un radiateur d'huile et gagner encore du poids !



▲ Le freinage est assuré par deux disques avant de 267 mm de diamètre équipés d'étriers à pistons opposés.



▲ Super single : la formule annonce la couleur. Quant à la poignée de maintien passager, elle n'est pas aussi inadéquate que ça. La SRX peut vous emmener en duo sans problème.



◀ Caractéristique de la SRX, le pot d'échappement très court. Un style que nombre de sportives des années 2000 reprendront !



▲ Logo en relief et "à l'ancienne"...

« distillé par le mono, avant de semer les gros cubes dès que les routes commencent à violer. Pour bon nombre de jeunes utilisateurs, c'est une redécouverte. La solution est pourtant vieille comme la motocyclette. Et Yamaha n'a fait que la réinventer. On comprend mieux alors la devise du SRX Team, le club dédié à la Yamaha : « moins, c'est plus... ».

Et à nos confrères spécialisés de titrer tour à tour à la sortie du SRX : « Quel fabuleux joujou ! », « Fruit de la passion », « Un parfum d'éternité », « La machine à remonter le temps » ou encore « Le charme du rétro ». Quant à Philippe Gorce, son point de vue prend toute sa signification quand on sait qu'il deviendra par la suite le chantre des motos radicales et préparées de tout poil. Voilà ce qu'il conclut pour

Moto Revue à l'époque : « Cette SRX joue les anglaises. Yam' nous sort une moto "brute", simple, et ça nous donne une des motos les plus enthousiasmantes qui soit à conduire. On redécouvre le plaisir de rouler, pas celui de dompter les chevaux. La SRX n'est ni une moto économique, ni une utilitaire. La SRX, c'est "la moto" ».

Un plaisir fou

C'est vrai qu'à son guidon, la SRX incite à hausser le ton dès les premiers mètres. Entre 2 500 et 5 000 tours, on prend un plaisir fou à se propulser de bonds successifs en avant, en trois ou quatre coups de pistons et en balançant l'engin sans coup férir. Ça, c'est pour la version stock. On ne vous parle même pas d'une déclinaison un tantinet optimisée comme la bleue de Bertrand Godet, le secrétaire du

SRX Team, dont le pot Supertrapp et le travail sur l'alimentation vous transportent dans un monde encore plus jouissif. D'origine, la sonorité à l'échappement est discrète et déçoit un peu. Mais là, quel son ! Et quelle allonge !

Certes, ce n'est pas une Velocette ou une Norton, mais une SRX est sans doute la seule moto japonaise qui saurait donner du bonheur aux inconditionnels des modèles anglais (avec les premières XS 650). Le pire, c'est que Yamaha avait sorti une SRX2 en 1992, avec mono-amortisseur arrière, jantes de 17 pouces et démarreur électrique, mais qui ne fut jamais importée. Arrgghhhh !

Merci à Bertrand Godet, le secrétaire du SRX Team,

Fiche technique

> **MOTEUR** monocylindre 4-TEMPS refroidi par air de 608 cm³ (96 x 84 mm) à simple arbre à cames en tête et quatre soupapes. **ALIMENTATION** par deux carburateurs Mikuni Ø 27 mm. Taux de compression 8,5 à 1. **PUISSANCE** : 45 ch à 6 500 tr/min. **COUPLE** : 5,2 m.kg à 5 500 tr/min. **KICK** de démarrage. **TRANSMISSIONS** primaire par engrenages et secondaire par chaîne. Embayage multidisque à bain d'huile. **BOÎTE DE VITESSES** à 5 rapports.

> **CADRE** double berceau en acier en tubes de section carrée. **SUSPENSIONS** par fourche télescopique et combinés amortisseurs. **FREINS** av. par double disque Ø 267 mm étrier deux pistons ; ar. par simple disque Ø 245 mm étrier simple piston. **PNEUS** av. 100/80 x 18 et ar. 120/80 x 18. **RÉSERVOIRS** : 15 litres d'essence ; 2,4 litres d'huile. **Empattement** : 1 385 mm. **Hauteur de selle** : 770 mm. **POIDS** : 149 kg à sec (176 kg tous pleins faits). **Coloris** : gris perle, bleu nuit ou rouge. **Prix en 1986** : 25 554 F (3 900 € actuels). **COTE** actuelle : jusqu'à 3 000 € en état "concours".

PLEIN PHARE

Déjà, une version stock saura vous donner beaucoup de plaisir sur les petites routes. Mais ajoutez à la SRX un pot Supertrapp et un kit Dynojet stage 3 comme sur "notre" bleue et alors là... ▶



▲ «Alors Franco, prêt pour une petite balade dans la Vallée de l'Indre ?» Notre "Baron de l'Écluse" appréciera, acceptant même de revoir son jugement global sur la Yamaha !

l'échappement) à celui du trail. Et quand la XT gagnera en 1986 un démarreur électrique, la SRX conservera, elle, son kick. C'est ce qui la rend aujourd'hui plus authentique aux yeux des puristes. Car, vous l'avez compris, le leitmotiv de cette SRX c'est la légèreté, reprenant ainsi l'adage de Lotus qui veut que «l'ennemi, c'est le poids !» En plus de l'absence de démarreur, la chasse aux kilos superflus passe aussi par l'abandon du radiateur d'huile (qui existe sur la XT), au profit d'un réservoir

d'huile aileté pour mieux dissiper la chaleur. Ajoutez à cela une partie-cycle rigide et diablement efficace et un freinage (double disque avant et disque arrière) largement dimensionné pour une moto atteignant tout juste 170 km/h compteur, et vous obtenez la recette du plaisir selon la SRX. Sa légèreté l'aide sur tous les points. On la démarre d'une pichenette grâce au décompresseur automatique, on braque en ville dans un mouchoir de poche, on démarre en trombe grâce au coup de pied au c.. ▶▶

Peu de changements

La SRX-6 a été vendue en France de février 1986 à fin 1990, en un seul "type mines" pendant ces cinq années : 1XL, même s'il a existé des variantes dans les pays limitrophes, comme les 1JK (amortisseurs à bonbonne séparée et petit disque unique de 267 mm à l'avant) ou 2NX/3GV (frein avant unique de 320 mm et roue de 17). À part l'introduction de la couleur rouge en 1988, aucun changement n'est donc à mentionner dans la production "française". Sonauto-Yamaha en a vendu 1 100 dont environ 600 dès la première année. Si l'on en croit le club éponyme, la majorité des survivantes seraient grises (53 %), contre seulement 35 % de bleues et 12 % de rouges. Une poignée d'immatriculations ont encore eu lieu en 1991.



Bertrand Godet,
secrétaire du SRX Team

«Si ça roucoule,
c'est pas bon»

La Vie de la Moto : Comment êtes-vous tombés dans la "marmite SRX" ?

Bertrand Godet : C'était en 1998, après une phase d'arrêt de la moto. Je sortais d'une Yam' 600 Diversion et je suis tombé sur un SRX à vendre près de chez moi, en Vendée. J'ai tout de suite craqué pour le look de la petite Yam', son côté néo-rétro avant l'heure. Au fur et à mesure, j'ai découvert d'autres passionnés et le club (SRX Team, ndlr). Aujourd'hui, j'en suis le secrétaire, depuis 2010, et j'ai accumulé trois SRX dans le garage.

LVM : Parlez-nous du club, il est assez actif...

B.G. : Oui, il a été créé en 2001 par Daniel Neveu et compte aujourd'hui 45 membres, sous l'égide de Daniel Lascols. Nous organisons plusieurs sorties régionales dans l'année, au moins une en Auvergne à l'Ascension, une autre en Normandie le 3^e week-end de juin et une sortie circuit, comme aux Coupes ou au Bol d'Or Classic. L'année prochaine, nous participerons au Classic Machines à Carole et aurons une sortie au printemps en Dordogne.

LVM : Quelles sont les modifications que les membres effectuent sur leur SRX pour optimiser leur moto ?

B.G. : Outre les incontournables durites aviation et quelques modifs esthétiques, certains montent des étriers de frein de Diversion, des jantes à rayons de 240 TDR, et son gros disque avant de 320 mm (tout juste vous faudra-t-il adapter la frette), des kits Dynojet stage 2 ou stage 3. D'autres vont plus loin en adaptant des jantes arrière de FZR 600 (4.00 x 18") ou même un train avant de FZR 1000 !

LVM : Que faut-il surveiller sur un SRX ?

B.G. : Incontestablement le pignon de 5°. C'est un problème récurrent dû à une mauvaise cémentation. À 70 km/h en cinquième, on croirait entendre un pigeon. Puis à 110 km/h le bruit disparaît. En somme, si ça roucoule, c'est pas bon. On envisage d'ailleurs de lancer une refabrication au sein du club. Il y a aussi le régulateur qui lâche. Certains passent en triphasé, avec un fil pour la masse. On trouve encore beaucoup de choses chez Yamaha, mais mieux vaut aussi surveiller l'état de l'échappement car il est devenu introuvable, tout comme le kick.