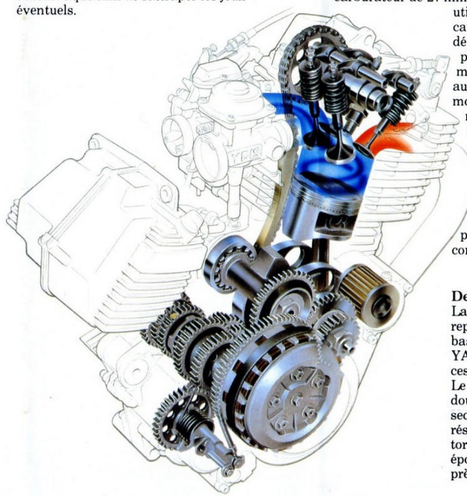
YAMAHA

SRX600

LA SRX600
LA CLASSE ET LE SPORT A LA FOIS

La SRX est, à notre connaissance, le seul monocylindre de route qui dégage une telle fièvre d'énergie latente. C'est pourquoi nous l'avons baptisée "Le Super Mono". C'est une moto simple, sans fioritures, destinée exclusivement au plaisir de rouler à moto, et qui apporte la preuve flagrante qu'un moteur multicylindre de forte cylindrée n'est pas la seule recette pour obtenir un deux-roues à la fois performant et amusant au niveau des sensations de conduite. Côté sensations, la SRX600 n'est pas en manque, c'est même l'atout majeur de son moteur qui les distille de façon très typée, à la force de son coup de piston. Aussi amusante en ville, de par son faible poids, que vive sur route ouverte, cette moto s'adresse à tous les types de motards, du jeune pilote en quête de sensations (à moindre prix) aux vieux routards nostalgiques de l'époque glorieuse des monocylindres de route.
La SRX600, c'est une nouvelle façon d'appréhender un ancien concept..... Et nous n'avons pas raté le coche!! Le moteur, un monocylindre 4 temps de 608 cm³, 4 soupapes, étroitement dérivé de la Ténéré, prend place à l'intérieur d'un cadre double berceau à la fois léger, bas et étroit. C'est dans cette combinaison qu'il faut chercher le secret de la SRX, de la vivacité avec laquelle elle répond aux exigences de son conducteur. Puissance et couple dès les plus bas régimes, grâce au double carburateur YAMAHA (Yamaha Dual Intake System), tel est le mode de vie de son moteur. Le cadre double berceau en tube de section carrée s'inspire, quant à lui, de la technique des machines de grand prix de vitesse, aussi bien en esthétique qu'en comportement. Trois freins à disques, équipés de plaquettes semi-métalliques "tous temps", se chargent d'arrêter la SRX.
Par-dessus tout, l'aspect à la fois moderne et classique de la SRX lui confère ses lettres de noblesse, soulignées par un souci de finition jusque dans les moindres détails, et qui font de cette moto une des machines les plus excitantes du marché.

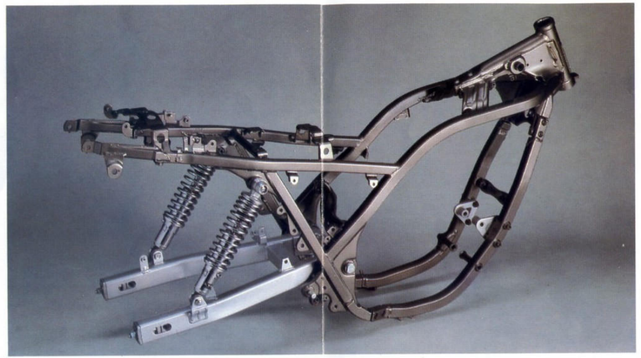
Légende moteur
Le moteur de la SRX est étroitement dérivé du fameux simple arbre à cames en tête des motos du PARIS DAKAR. Un gage de puissance et de fiabilité, en quelque sorte!!
Doté d'une cylindrée de 608 cm³, il est équipé d'un balancier d'équilibrage entraîné par le vilebrequin, et qui permet d'atténuer les vibrations induites par la conception même du moteur monocylindre.
La SRX600 est munie d'un décompresseur automatique, couplé au kick starter, afin d'assurer un démarrage sans problèmes et une facilité évidente d'utilisation. Son entretien est également réduit au strict minimum, grâce à l'allumage électronique pré-réglé qui ne réclame aucun entretien, de même que la chaîne de distribution équipée en série d'un tendeur automatique afin de rattraper les jeux éventuels.



La lubrification s'effectue par carter sec, selon le principe suivant: l'huile circule dans le moteur à partir d'un réservoir séparé en aluminium aileté, afin de réduire sa température.

Puissance et souplesse
A la fois puissante et souple, la SRX600 l'est de par sa culasse à quatre soupapes et son système d'admission YDIS. A haut régime, ce procédé autorise un rendement de flux gazeux de 25% supérieur à un monocylindre de conception traditionnelle, alors que la consommation à faible vitesse, que ce soit en ville ou en ballade touristique, demeure néanmoins très faible. La raison en est simple: à faible régime, seul le carburateur de 27 mm à boisseau mécanique est utilisé, alors que le deuxième carburateur, commandé par dépression, rentre en action progressivement au fur et à mesure que le régime moteur augmente. Au régime moteur maximum, le mélange gazeux frais est admis via une ouverture de pipes d'admission double de ce qu'elle est à bas régime. Aucun autre système d'admission n'autorise un aussi bon compromis entre puissance pure, couple moteur et faible consommation d'essence.

Description partie cycle
La partie cycle de la SRX600 reprend tous les principes de base qui ont bâti le succès de YAMAHA en course depuis ces vingt dernières années.
Le cadre, composé d'un double arceau en tube de section carrée, offre une résistance unique à la torsion, de même qu'il épouse le moteur au plus près. Les deux points



névralgiques d'un cadre en ce qui concerne les contraintes torsionnelles, ont subi un traitement particulier: la section arrière est triangulée pour une meilleure rigidité, alors que les supports de bras oscillant et colonne de direction sont également renforcés.
La garde au sol de la SRX600 a fait l'objet d'une attention toute particulière. Ces efforts sont évidents lorsque l'on voit la facilité avec laquelle cette moto se balance dans les virages jusqu'à sa prise d'angle maximum. Les deux tubes d'échappement ont été logés à l'intérieur des deux berceaux avant, afin de libérer un maximum d'espace.
Le centre de gravité, placé très bas sur la SRX, a été obtenu en adaptant un réservoir d'essence en forme de crosse de révolver, de sorte que le poids de l'essence se rapproche le plus possible du point d'équilibrage. Pour atteindre ce résultat, la boucle arrière du cadre est également abaissée au maximum.
Tous les autres éléments d'un poids conséquent, tels que batterie et réservoir d'huile séparé, subissent le même traitement et se retrouvent au-dessus et en aval du point d'ancrage de bras oscillant.
Bien que YAMAHA, pour avoir été à l'avant garde de son application moderne, en sache long sur le principe de suspension à mono-amortisseur, un système traditionnel à deux amortisseurs lui a été préféré en ce qui concerne la SRX600. Nous avons en effet que deux amortisseurs, réglables indépendamment sur la SRX, sont à même de maitriser les impératifs de tenue de route dictés par la puissance moteur d'un monocylindre 4 temps.
Pour parachever l'esthétique classique et raffinée qui convient si bien à la SRX600, nous avons donc retenu cette épure de suspension.

Placé de façon dominante sur le tableau de bord, le compteur de vitesses est encore réhaussé par son cadran blanc, comme un clin d'oeil vers le passé. Le compte-tours, de diamètre plus petit est logé sur la droite dans une platine séparée. Chaque demi-guidon bracelet ainsi que les pattes de phare sont traités en alliage d'aluminium du plus bel effet. C'est l'essence même de la SRX600, à savoir, la qualité, la simplicité et le fonctionnel, qui transparait au travers des instruments de contrôle.

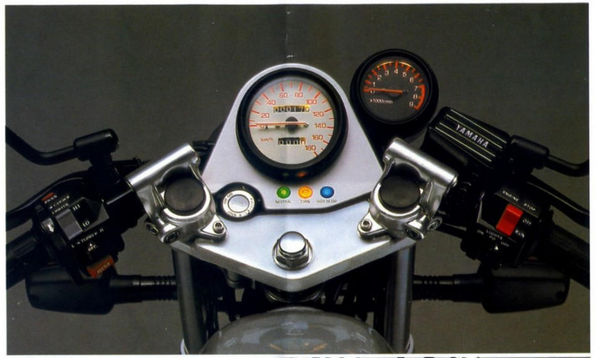
Le réservoir d'essence, d'une capacité de 15 litres, est muni d'un bouchon de type aviation, aussi esthétique qu'efficace car il épouse la ligne de la moto et facilite en plus la pose d'une sacoche de réservoir.

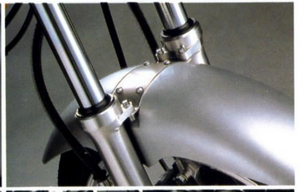
La fourche, équipée de tubes de 36 mm de diamètre, est encore rigidifiée par l'adjonction d'un pontet en aluminium qui s'intègre parfaitement au garde boue avant. Un débattement de 140 mm assure une tenue de route précise et sûre dans toutes les situations.

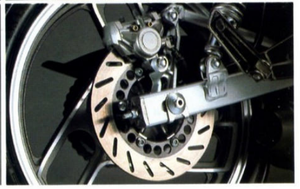
Un double disque de 267 mm de diamètre à l'avant, couplé au simple disque arrière, apporte un freinage d'une puissance inhabituelle sur une moto de ce poids. Les étriers de freins avant à pistons opposés sont munis de plaquettes semi-métalliques qui garantissent une efficacité maximum, quel que soit le temps. Les disques sont perforés pour un meilleur refroidissement lors d'utilisations intensives.

Pour contrecarrer l'effet de torsion induit dans le bras oscillant par une forte charge, le réglage de chaîne secondaire est situé à l'intérieur des extrémités du bras, permettant ainsi l'aligement précis et constant de la roue arrière.

Les deux tubes d'echappement en acier inoxydable se rejoignent dans un même silencieux court qui contribue largement à renforcer l'image sportive de la moto. Un système de chambres de tranquilisations régule la sonorité d'échappement et optimise la puissance et l'écoulement des flux gazeux.







La selle, offre une ligne harmonieuse. Les caches latéraux en aluminium sont pour beaucoup dans la "sveltesse" de la SRX600.

La lubrification est du type à carter sec. Le poids de l'huile qui est stockée dans un réservoir en aluminium aileté, au-dessus et en aval du point d'ancrage de bras oscillant, est neutralisé par sa position centrale. C'est également le cas pour l'essence, dont le réservoir est proche du centre de gravité.

Le petit habillage de selle du dosseret arrière, de conception classique, intègre deux barres de maintien pour le passager. La hauteur de selle de 770 mm, est idéale pour une utilisation urbaine et plus particulièrement dans les encombrements. Cette hauteur de selle est idéale pour les petits gabarits.

Le réservoir d'essence en forme de crosse de révolver,. rassemble la plupart des 15 Litres qu'il contient le plus bas possible. Cette disposition a, pour effet, de minimiser l'influence du poids de carburant sur la maniabilité de la moto.

Le phare halogène rond est monté sur les supports en aluminium qui confèrent à l'ensemble de la moto, une esthétique résolument classique et rétro.....

La fourche offre un débattement de 140 mm. Elle est munie d'un pontet rigidificateur en aluminium qui élimine les torsions latérales. Le freinage est assuré par deux disques avant de 267 mm de diamètre équipés d'étriers à pistons opposés et de plaquettes semi-métalliques "tous temps".

La puissance du monocylindre de 608 cm obtenue grâce à une culasse à haut rendement au système YDIS, est transmise à la roue arrière via une boîte de vitesses à 5 rapports.

Les efforts de torsion du bras oscillant sont jugulés par un système de réglage de chaîne intégré dans la section carrée du bras. Deux amortisseurs veillent à son bon fonctionnement. Le freinage, à l'arrière, est assuré par un simple disque perforé.

Le silencieux d'échappement ultra court, mais néanmoins peu bruyant grâce à un jeu de chambres internes de tranquilisations, procure une ligne très sportive à la SRX.

Les roues en alliage moulé d'un type nouveau, possèdent trois branches doubles. Les pneus Metzeler constituent la monte d'origine de la SRX600.

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR

Type	Monocylindre 4 temps Refroidi par air - S.O.H.C.
Cylindrée	608 cc
Alésage x course	96 x 84 mm
Taux de compression	8,5 : 1
Puissance maxi	45 CV (DIN)/ 6500 tr/mn
Couple maxi	5,2 kg-m / 5500 tr/mn
Mise en route	Kick
Carburation	Y27PV Teikei
Allumage	C.D.I.
Transmission	5 vitesses
Lubrification	Carter sec
Réservoir d'essence	15 l

PARTIE CYCLE

Longueur maxi	2.085 mm
Largeur maxi	705 mm
Hauteur maxi	1.055 mm
Hauteur de selle	770 mm
Empattement	1.385 mm
Garde au sol mini	145 mm
Poids a sec	149 kg
Suspension avant	Fourche télescopique
arrière	Bras oscillant
Freins avant	Double disque 267 mm
arrière	Simple disque 245 mm
Pneus avant	100/80-S18
arrière	120/80-S18

Caractéristiques pouvant être modifiées sans avis préalable.

Importateur: Sonauto S.A.
1, avenue du Fief
Z.A. Les Béthunes
St. Ouen-l'Aumone - B.P. 479
95005 CERGY PONTOISE CEDEX

CACHET DU CONCESSIONNAIRE

27177 Fax

Sonauto YAMAHA DANS LA COURSE AVEC MOTUL

Les caractéristiques et coloris sont donnés à titre purement indicatif et peuvent être modifiés sans avis préalable du Constructeur et/ou de l'Importateur en fonction des réglementations techniques.

GARANTIE 1 AN PIECES ET MAIN D'OEUVRE KILOMETRAGE ILLIMITE. (pour tous les modèles sauf ceux non homologués)

YAMAHA

LIT-3MC-0107946-86E