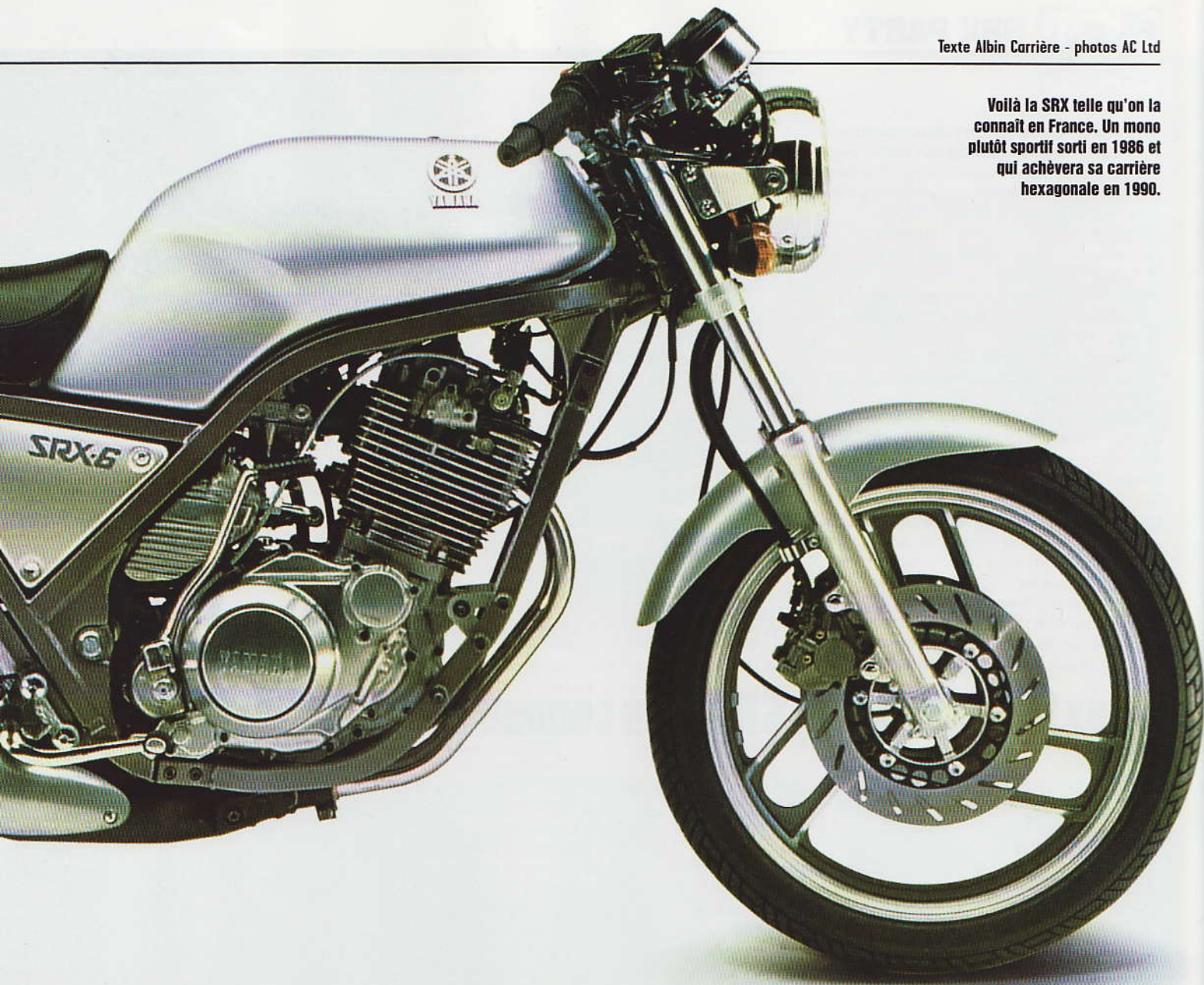


600

Parmi les nombreux amateurs de motos de caractère, les membres du SRX Team donnent dans le pointu : seul le 600 mono sportif Yam trouve grâce à leurs yeux. Une sortie en leur compagnie a tôt fait de vous convaincre des bienfaits de leur passion...

Voilà la SRX telle qu'on la connaît en France. Un mono plutôt sportif sorti en 1986 et qui achèvera sa carrière hexagonale en 1990.



SRX PARTY

Le jeudi de l'Ascension est l'ami des motards : moyennant un petit pont, il vous autorise une belle virée de quatre jours. Hors de question pour le SRX team, le club des possesseurs de Yamaha SRX, de rater cette occasion en or. Arnac-Pompadour sera le point de chute pour leur meeting de printemps. Cette chouette bourgade, si elle est réputée pour son mirifique haras national, est aussi et surtout, pour nos amateurs de monocylindres, un endroit idéal pour visiter la Corrèze. Cela fait maintenant six ans que Daniel Neveu réunit ses ouailles sous le prétexte de leur goût prononcé pour cette fameuse Yamaha 600 SRX. Pour participer à

cette édition 2007, vingt-trois gais lurons ont répondu présents à l'appel des petites routes champêtres et autres grisants virolos. Certains sont venus de très loin, comme Jacques, débarqué directement du fin fond de la Corse.

BANDE DE "SINGLÉS"

Le SRX Team ou le "super singlé", vous l'avez compris, est un club à vocation nationale qui réunit les accros de ce petit mono, évolution de la SR 500, qui a connu une carrière assez brève en France. Outre des contacts via internet, la fine équipe se rassemble deux fois par an. La première réunion lors de l'Ascension se déroule habituellement en Auvergne. La deuxième se

passé en Normandie le troisième week-end de juin. Durant ces quelques jours, après avoir écumé les petites routes des environs, le club met à profit le moment de la sieste pour faire son assemblée et s'inquiéter d'améliorer sans cesse ses services. Evidemment, on y parle avant tout de SRX, et puis on partage son expérience, on compare les dernières trouvailles mécaniques des uns et des autres, on expose les diverses solutions techniques, on arbore de nouveaux coloris, on démontre ses capacités de préparateur... Car en effet, pour nos amis, c'est aussi et surtout à ça que sert ce club, à ce que ses membres ne restent pas seuls face à un problème technique sur leur moto. Pour ce faire, outre ces rencontres, les

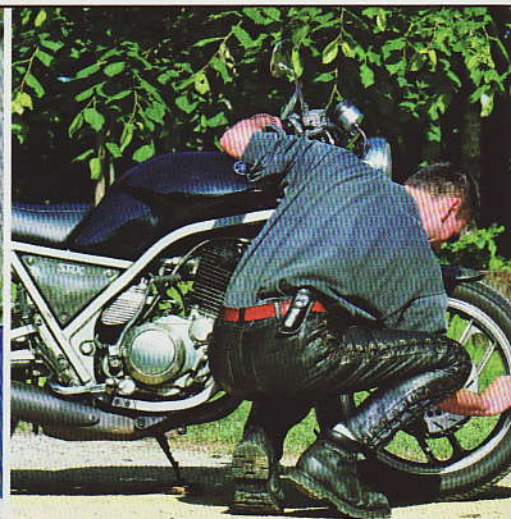
SUITE PAGE 64 ▶



SRX PARTY

membres du club proposent deux remarquables sites web où le possesseur de SRX peut trouver toutes les réponses aux questions qu'il se pose sur sa moto. Et si la réponse n'y est pas, il n'aura qu'à faire sa demande sur le forum! Cette année, il était question d'organiser des antennes régionales afin d'accueillir chacun de son côté de la France les SRXistes qui ne peuvent pas se déplacer aux réunions nationales. Grosso modo, c'est l'occasion de faire la fête encore plus souvent. Bah tiens!

La plupart des membres du club ont d'autres motos dans leur garage, plutôt des machines de caractère, d'ailleurs. Cependant, tous vouent une tendresse particulière pour cette petite Yam au look presque rétro. Les arguments qu'ils avancent pour justifier ce penchant sont tous les mêmes, empreints de bon goût et de raison. Leur SR est une moto minuscule, moins lourde que certaines 125 modernes, donc agile et joueuse. Economique en essence (4,5 l aux 100) ou pour n'importe quel autre consommable, elle n'en est pas moins généreuse en sensations. Le monocylindre donne tout ce qu'il a, il s'ébroue dans un "plom plom" typique qui reste incomparable et n'est pas sans évoquer les



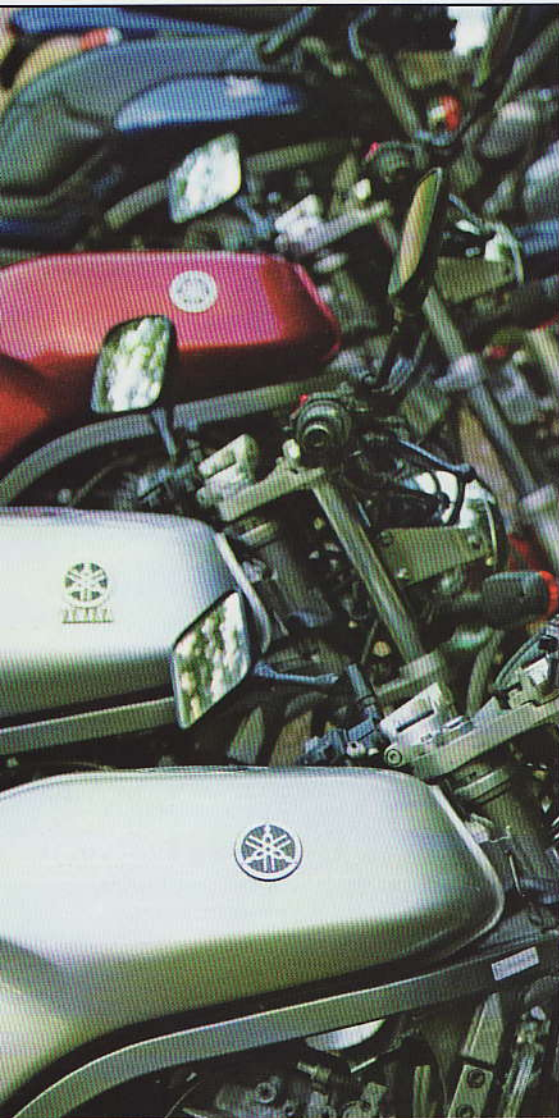
Les gonzes du SRX Team sont évidemment très attachés à leur monture et ne perdent jamais l'occasion de lui refaire une petite beauté.

Un vrai monocylindre à l'ancienne que cette 600 SRX qu'il faut kicker virilement pour démarrer.

Deux fois par an, les SRXmen commencent dans un même élan



Devant une des entrées du château de Pompadour, les SRX du Team alignées comme à la parade.



La SRX a été vendue sous trois coloris, gris, bleu et bordeaux, tous trois présents lors du rassemblement.

En solo ou en duo, les gentils membres ont pu apprécier les routes de Corrèze, taillées pour leurs gros monos.



UN MONO DE CULTURE

Distribuée en France de 1986 à 1990, la Yamaha 600 SRX s'est vendue à 1 100 exemplaires durant sa courte carrière. De quoi faire de cet attachant mono un engin recherché.

Daniel, président du club, explique que c'est justement parce qu'elle est rare que la SRX a aujourd'hui autant de succès et que le club marche si bien. A l'époque, Yamaha proposait en effet une moto à contre-courant, alors que les machines japonaises pratiquaient la course à l'armement, toujours plus grosses, plus rapides et plus plastifiées. Lorsque ce joli petit racer est arrivé, les spécialistes l'ont *ipso facto* taxé de marginal. Avec son moteur à air issu de la famille XT qui développait 42 ch (pour 161 kg), son cadre périmétrique en tubes d'acier carrés, ses deux amortisseurs et sa ligne légèrement rétro, la SRX ne frimait pas. En vérité cette

moto n'avait pas été prévue pour nous mais pour le marché nippon où les machines de plus de 750 cm³ étaient à l'époque interdites. Les Japonais, dont l'amour pour les motos du genre Ducati, BSA et autres Velocette n'est plus à prouver, jouissaient déjà de palliatifs bon marché à ces coûteuses vieilles gloires : le 250 SRX et la 500 SR. Désirant remplacer la fameuse 500 SR par un engin plus moderne, Yamaha décide tout simplement de lancer la 600 SRX dont quelques-unes ont fini par se retrouver chez notre importateur. Nous n'aurons pas droit à la superbe évolution du modèle apparue en 1990. Ce dernier bénéficiait, entre autres,

d'un design plus sportif, d'un monoamortisseur et de roues de 17 au lieu de 18 pouces. Durant ses quatre années de commercialisation chez nous, la SRX a simplement évolué en coloris : gris, bleu puis rouge, couleur introduite en 1988. Aujourd'hui, on ignore combien roulent encore, mais on sait qu'avec le retour des motos simples, leur cote est plutôt bonne. Elles se vendent entre 800 et 2 500 € selon l'état. Pour finir, sachez que le SRX Team cherche à retrouver les 1 100 exemplaires qui ont été vendus en France. Si vous avez des infos, contactez-les sur le <http://supersingle.free.fr/> ou encore le www.srx-6.fr

Superbe cette deuxième génération de 600 SRX ne sera malheureusement pas importée en France. C'est du beau racer, non ?





SRX PARTY

Parmi la vingtaine de SRX du club, quelques beaux spécimens comme ce racer à fourche inversée, gros disques et jantes trois branches.



Une bonne bête à caféraceriser que cette 600 SRX!

machines de nos aïeux. Un ravissement pour les amateurs éclairés. Certains grognons pourraient accuser la motorisation du SRX de manquer parfois de souplesse, mais à ceux-là, nos amis répondent qu'avec un poids de seulement 161 kilos, le phénomène se fait peu sentir. Pour ceux qui ne jurent que par le démarreur électrique, les membres du club opposent une réponse on ne peut plus limpide : « Si certaines petites natures pourraient se plaindre du fait qu'une SRX ne se démarre qu'au kick, ce soi-disant handicap implique une sélection naturelle. De ce fait, nous n'avons, dans ce club, aucun mollet fébrile, autrement appelé mou du gland », justifie le GO de la bande.

88 000 KM EN SRX

Au retour de notre balade dans le Limousin, la SRX de Dominique Delplanque affichait 88 056 km, et ce n'est pas une paille pour un mono ! Il a acheté sa SRX en deuxième main à son ex-beau-frère qui s'était pris un trainard il y a sept ans. Il ne connaissait pas ce modèle mais s'y est vite attaché. Mis à part quelques travaux de cosmétique entraînés par la chute, Dominique a attendu que la belle ait 60 000 km pour refaire le haut-moteur, c'est-à-dire

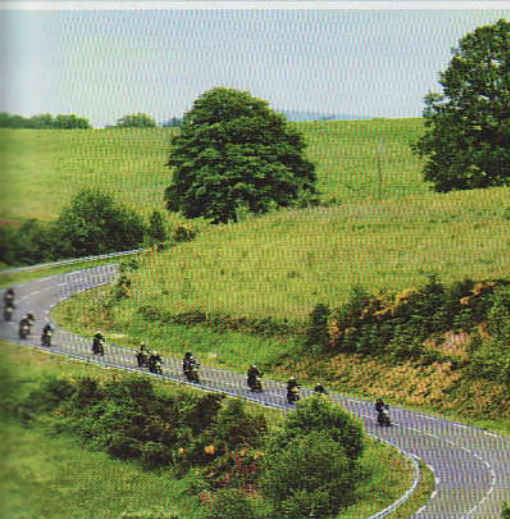
réalésage, monte d'un piston forgé Wiseco, rodage de sièges de soupapes et changement de chaîne de distrib'. A 70 000 km, il a refait l'embrayage car les ressorts étaient fatigués. Enfin, au retour de notre balade, il en est pour un régulateur. Il lui reste le bas moteur à faire et cela ne saurait tarder puisque la panne chronique des SRX se manifeste : la boîte chante. C'est le pignon de cinquième qui rend l'âme, vraisemblablement à cause d'un problème de



cémentation. Certains ont subi ce trac au bout de 30 000 km, d'autres après 80 000 km, mais dans tous les cas, il faut démonter et réparer avant d'endommager autre chose. Somme toute, l'engin résiste plutôt bien aux kilomètres pour un monocylindre.

SIMPLICITÉ AVANT TOUT

Certains avouent également qu'ils retrouvent, avec cette machine, la simplicité et la pureté des vieilles motos de course anglaises sans en avoir les inconvénients puisque, beaucoup plus moderne, la SRX bénéficie de la fiabilité Yamaha. La finition est également l'une de ses grandes qualités, le moteur est mis en valeur sans aucun artifice plastique pour l'y aider, bref, elle représente tout ce que les motos japonaises n'étaient pas à l'époque. Enfin et surtout, nos amis apprécient cette moto parce qu'elle est fine et racée. C'est tout simplement un café racer. ■



Léger, donc agile, le mono SRX est une crème à emmener sur les petites routes viroleuses.

Après l'effort, le réconfort. Et que se racontent les SRXmen quand ils se rencontrent ? Des histoires de SRX, bien sûr !

