

YAMAHA

磨かれたテイストと精悍な運動性能で
新しい時代を開く ポテンシャル・シングル

『SRX600』『SRX400』

新発売について

昭和60年2月

ヤマハ発動機株式会社

当社では、シングルスポーツに求められる磨き抜かれたテイストを備え、ダイナミックな走行性能を秘めたシングル・スポーツ『SRX 600』『SRX 400』を4月15日より新発売します。

この『SRX 600』『SRX 400』は、シンプルでスパルタンなフォルムを追求した軽量・スリム・コンパクトなボディと、エレメンタリズムの特色ともいふべきアルミなど金属素材を多用した本格的な仕上げで、パーツのひとつひとつの造形と素材の美しさを大切にしたいハイクオリティのシングル・スポーツです。

またOHC・4バルブにヤマハオリジナル・YDISを装備したトルクフルなエンジンは、シングル独特のパワーフィーリングを持ちながらも、クイックなアクセレーションにもシャープに応え、力強く伸びのきく回転特性を発揮。マスの集中化と合わせ、剛性の高いシャーシーと相まって、強烈な加速力と、市街地やワインディングロードで威力を見せる高い運動性能を特色としたモデルです。

記

名 称 : ヤマハスポーツ「SRX 600」
ヤマハスポーツ「SRX 400」

発 売 日 : 昭和60年4月15日

標準現金価格 : 「SRX 600」 548,000円
(北海道・沖縄価格は7,000円高)
「SRX 400」 498,000円
(北海道・沖縄価格は6,000円高)

カラーリング : 「SRX 600」 ファインシルバー
「SRX 400」 ファインシルバー/サムソンプルー

販 売 計 画 : 「SRX 600」 2,000台 (年間・国内)
「SRX 400」 5,000台 (年間・国内)

『SRX600』『SRX400』開発の狙い

オンロードモデルは、V型エンジンモデルが登場した昭和54年ごろから商品バリエーションの分化が目立ち、さまざまな個性を競うようになりました。

そして今日では、レーサーレプリカを代表とするスーパースポーツが、その主流を占めるようになっていきます。

しかし、最近に至って、再びユーザーの質やニーズに変化が見られるようになってきました。

ユーザーの1人1人がそれぞれの個性を求めるほど、そこに画一的なパターンでないモーターサイクルが必要になってきます。

そこでヤマハでは、高速性能に焦点を絞ったスーパースポーツとは異なり、モーターサイクルの持つさらに多くの楽しさ、即ち“味”

(テイスト)の追求によって、もうひとつのモーターサイクル文化を築くため“テイスト・オブ・ザ・ワールド”を提唱して参ります。

ユーザーが個性豊かなモーターサイクルの世界をつくり上げられるように、自由度(フリーダム)の高いモーターサイクルづくりを目指すのが“テイスト・オブ・ザ・ワールド”で『SRX600』『SRX400』は、このテーマに沿って開発したシングル・スポーツです。

スタイリングから個々のパーツ、そしてエンジンの鼓動に至るまで、エレメンタリズムの集大成ともいべき高い格調とハイクオリティによってかもし出される“味”(テイスト)を大切にしています。

それに加えて、他のシングルモデルに見られないすぐれた走行性能をつくり込み、スーパーコーナリングを可能としたポテンシャルの高

シングル・スポーツとし、テイストモデルの中にも走りのパフォーマンスを求めるベテランのニーズに応えています。

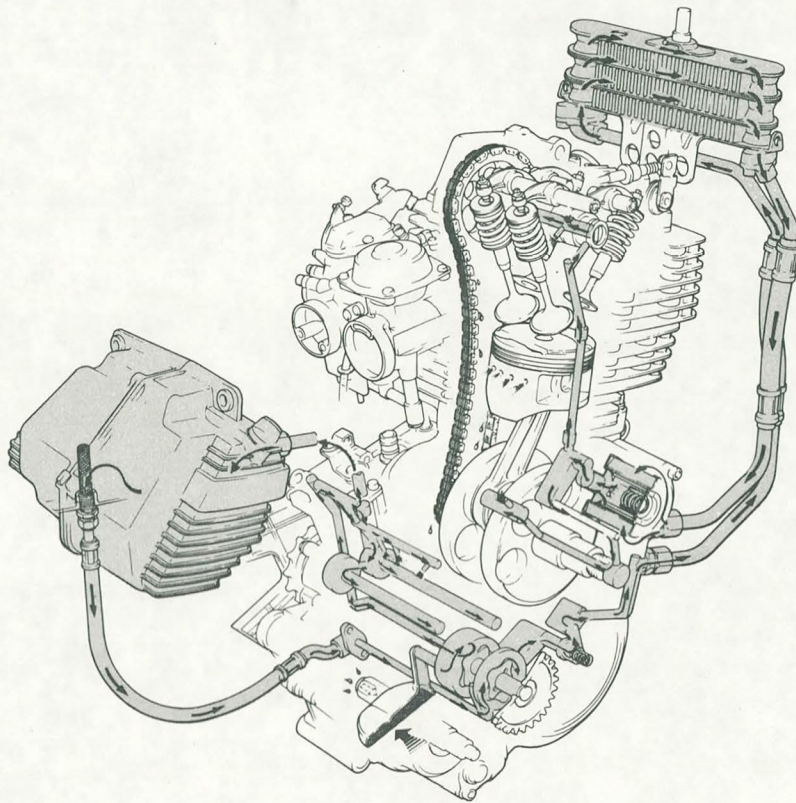
なお『SRX600』は、ロードレースのフォーミュラ1クラスのレギュレーションに合致するよう、排気量も600ccを上回る608ccとしています。

『SRX600』『SRX400』の主な特長

1. トルクフルな空冷4ストローク・OHC・4バルブエンジン

ねばり強い特性を誇る空冷4ストローク・OHC・4バルブエンジンには、高いスワール効果によりハイパワーと低燃費を両立させるY.D.I.Sを装備して、瞬発力を高め、同時に出力展開をスムーズにしています。

最高出力は『SRX600』が42ps、『SRX400』が33psと、いずれもハイレベル。低速から高速まで力強いトルクを発揮します。またサイレントタイプのカムチェーンにはオートアジャスター方式のテンショナーを装備。点火はC.D.I方式とするなど、イージーメンテナンスを実現しています。



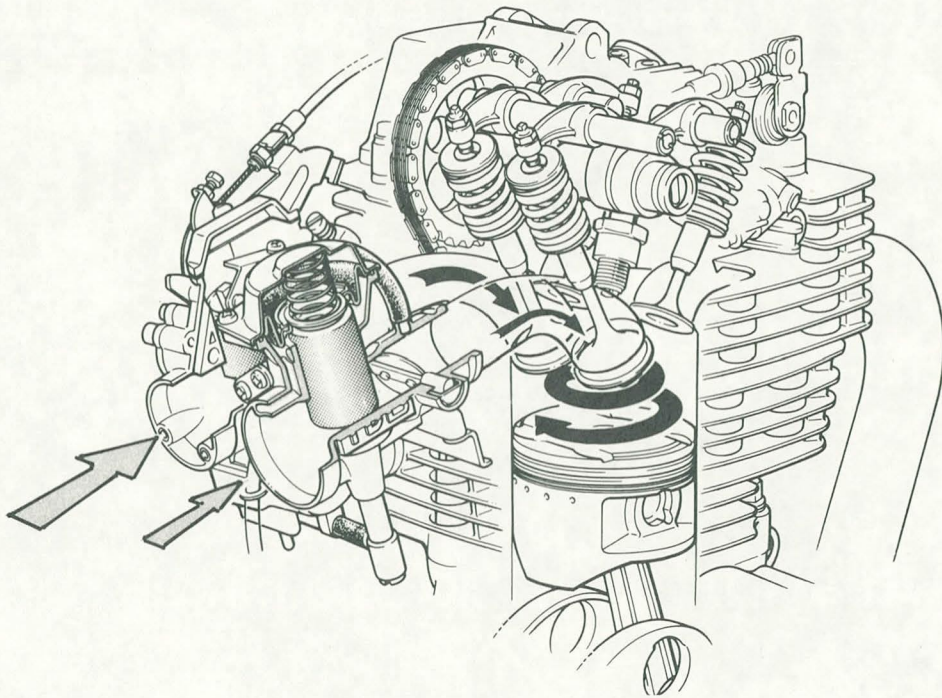
2. スーパーシングルにふさわしい操安性を生むエンジン・リジットマウント

ピストンの往復運動にともなう慣性力を打消す一軸バランサーやサイレント式カムチェーンの採用などで、エンジンの振動を減少させ、エンジンのマウントはリジット式を採用することができました。

このため、エンジン自体が持つ剛性によって、車体の剛性が一層強められ、カチッとした乗車感を生むのに役立つリジットマウント方式が採用可能となり、シングルエンジンとしては別格の操安性を得ることができました。

3. オールラウンドに働くY.D.I.S

吸気系は、プライマリー側に強制開閉式のV Mキャブレターを、セカンダリー側に負圧開閉式のS Uキャブレターを装備し、低中速時はプライマリーのみが働き、スロットルを開けるとセカンダリーも同時に働くY.D.I.S（ヤマハ・デュオ・インテーク・システム）を採用。



V M キャブレターの低中速回転域における瞬発力と、S U キャブレターの高速回転域におけるなめらかさの組合せで、オールラウンドに働くキャブレター・システムとしています。

また、高速走行中にスロットルグリップを急激に戻したとき、濃い混合気を供給して過薄を防止するコースティングエンリッチャを装備して、燃料供給の安定を図っています。

4. 『S R X 6 0 0』はオイルクーラーを標準装備

フィン付きアルミニウム製のオイルタンクを装備すると共に、『S R X 6 0 0』にはオイルクーラーをダウンチューブ前に装備し、ドライサンプ方式のメリットを最大限に生かした潤滑方式としています。

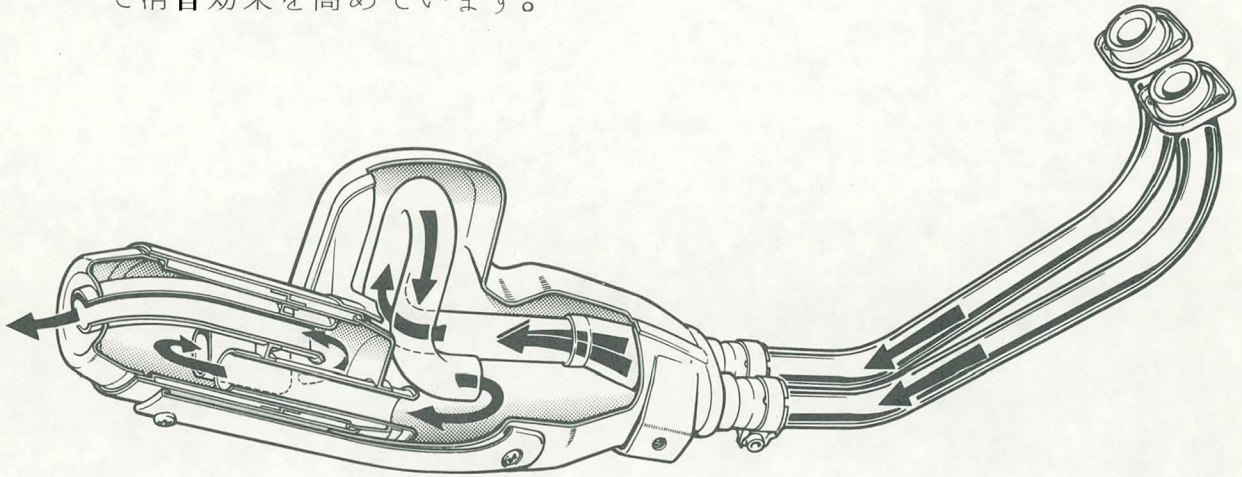
5. オート・デコンプ装備のキック始動方式

始動は、モーターサイクル本来の味を求めて、キック専用としました。そのため、エンジン始動時に排気バルブを開けることでエンジンの圧縮力をコントロールするオート・デコンプ機構を採用し、始動性の向上を果しました。

6. ステンレス・エキゾーストパイプとスーパー・ショート・マフラー

独特の渋さをたたえる2本のエキゾーストパイプは、錆びにくいというメリットのほか、エキゾーストパイプの素材感を楽しめる高品質のステンレス製となっています。また3つの膨張室をコンパクトにま

とめた多段膨張反転構造のスーパー・ショートマフラーもSRXの個性を強調しています。エンジン性能の向上に十分な容量を持ち、かつチャンバーとマフラー内壁に吸音材のグラスウールを内貼りすることで消音効果を高めています。

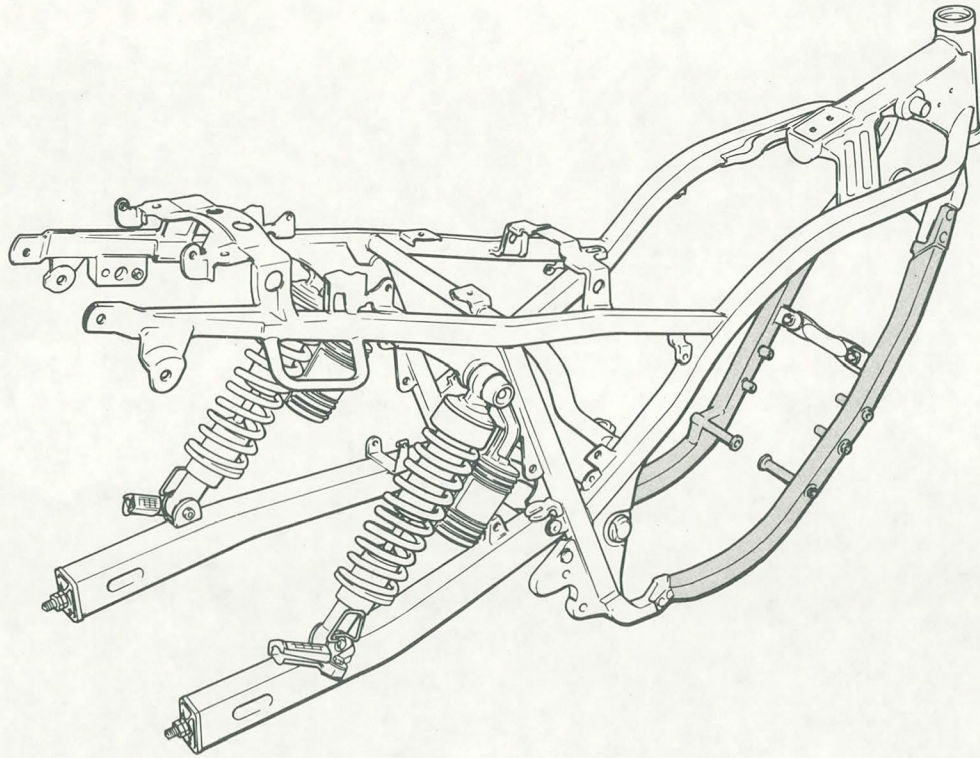


7. シャープな走りを具現する高剛性角形断面フレーム

角形断面の高張力鋼管ダブルクレードルフレームは、直線的な面の美しさによって、シャープな走りを表現しています。表面はメラミンアルキッド系の焼付塗装。

むき出しのマシンを通じて、シンプルに、スパルタンに、モーターサイクルの持つロマンを表現しようとするデザインコンセプトの上でも、フレームは重要な役割を果たしています。

フレームライン、ヘッドライト、シート高を低位置にし、燃料タンクを包むライディングフォルムは、しなやかさを感じさせるシルエットを構成しています。



8. 乗り心地を高めるクッションユニット

すぐれた操縦安定性、乗り心地を充実させたフロントフォークには、強度と剛性をさらに高めるためにアルミ製スタビライザーを装備しました。

また『SRX600』にはセミエア式サスペンションを採用しています。

リヤはコイルスプリング、オイルダンパー併用式のコンベンショナルサスペンションを採用。クッションは道路条件、ライダーの好みに合わせられるスプリング・イニシャル調整機構を装備しています。

なお『SRX600』には、リザーバータンク付ド・カルボンタイプのガスクッションを採用（SRX400はオプション）し、乗り心地の向上を図ると共に、商品性を高めています。

9. 18インチタイヤとスロットド・ディスクブレーキ

ホイールは前後輪とも18インチ・アルミキャストホイールを採用。チューブレス・扁平タイヤがタイトなコーナリングでも路面を確実にグリップします。

ブレーキはフロントにダブル（SRX400はシングル）リヤにシングルの対向ピストンキャリパー装備・スロットド・ディスクブレーキを採用、すぐれたストッピングパワーを発揮します。

また、ブレーキパッドの摩耗状態がひと目でわかる摩耗インジケータを採用し、メンテナンスを容易にしています。

10. フラットな埋込み式タンクキャップ

低いシート高と共に人車一体感を強める燃料タンクは15ℓと大容量。燃料タンクは二重構造で、タンクキャップをエアプレーンタイプとしています。

またシートはウーリーナイロン製で、快適な乗り心地に貢献しています。

11. ショートホイールベースと重量マスの集中化

ホイールベースは『SRX600』が1385mm、『SRX400』が1390mmと極力短くし、エアクリーナやマフラーの膨張室をエンジン近くに配し、またエンジンのすぐ後方にアルミ製オイルタンクを配置するなどして、重量マスの集中化を図り、コーナリングの際にすぐれた運動性能を発揮させます。

12. ハロゲン・ヘッドライトとフラッシャー兼用クリアランスランプ

夜間の走行をより安全にする60W/55Wの白色ハロゲン・ヘッドライト。スイッチひとつで薄暮灯への切替えが可能です。

フラッシャー兼用のクリアランスランプは、フラッシャーの作動中は自動的に消灯。安全走行に役立ちます。

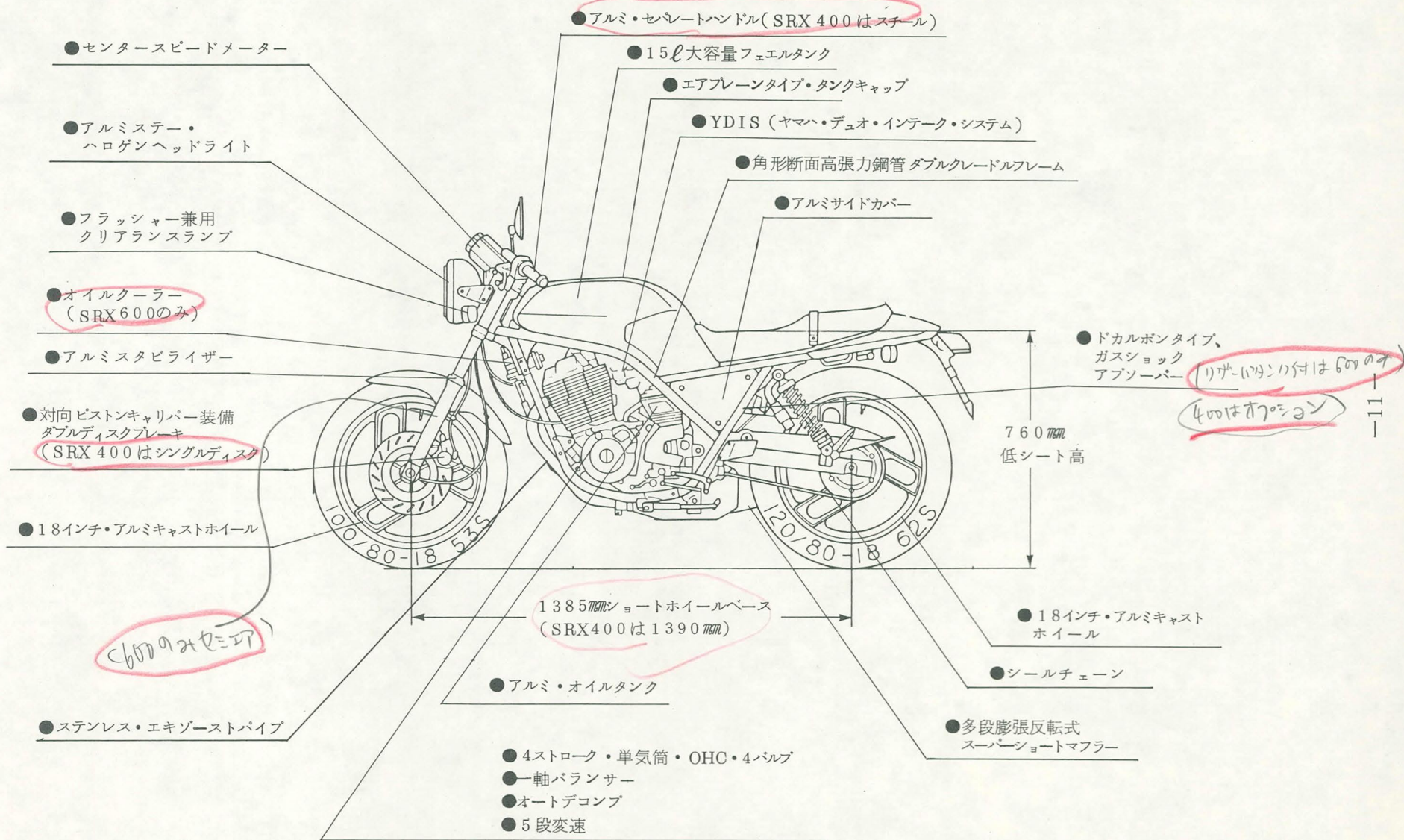
13. シンプルで視認性の高いメーターパネル

スピードメーターと各種のインジケーターを埋め込んだシンプルなスチール製メーターパネルは、右上にはタコメーター、左下にはイグニッションを配置。視認性が高く、漸新なレイアウトです。

14. テイストを深めるアルミ素材の多用

デザイン・コンセプトのエレメンタリズムに沿ってアルミをはじめとする金属素材を多用。たとえばセパレートハンドル（SRX400はオプション）、ヘッドライトステー、サイドカバー、スタビライザー。そしてオイルタンクとホイールはアルミダイキャスト製です。モーターサイクルが本来持っているメカニカルなテイストがSRXによって高められています。

ヤマハ『SRX600/400』フィーチャーマップ



ヤマハ「SRX600/400」仕様諸元表

名 称		SRX600 [SRX400]			1次減速機構	ギ ャ		
寸法 及 重量	全 長	2085 mm	動 力 伝 達 装 置	機	同上減速比	2.387 [2.533]		
	全 幅	705 mm			2次減速機構	チェーン		
	全 高	1055 mm			同上減速比	2.466 [2.928]		
	シート高	760 mm			クラッチ形式	湿式多板		
	軸間距離	1385mm [1390mm]			変 速 機	形 式	常時噛合式前進5段	
	最低地上高	145 mm				操作方法	左足動リターン式	
	乾 燥 重 量	149 Kg [147Kg]				変速比1速	2.307	
" 2速			1.588					
性 能	舗装平坦路燃費	40.0km/ℓ (60km/h) [51.0km/ℓ (60km/h)]	" 3速	1.200				
	最小回転半径	2700 mm	" 4速	0.954				
	制動停止距離	14m (50km/h)	" 5速	0.807				
原 動 機	原動機種類	4サイクル・OHC・4バルブ	フレーム形式		鋼管ダブルクレードル			
	気筒数配列	単気筒横置	走 行 装 置	キャスト	26°00'			
	総排気量	608cc [399cc]		トレール	108 mm			
	内径×行程	96.0×84.0mm [87.0×67.2mm]	制 動 装 置	タイヤサイズ	前	100/80-18 53S		
	圧縮比	8.5:1 [8.8:1]			後	120/80-18 62S		
	最高出力	42ps/6500rpm [33ps/7000rpm]	形 式	前	油圧式ダブルディスク [油圧式シングルディスク]			
	最大トルク	4.9Kg・m/5500rpm [3.4Kg・m/6000rpm]		後	油圧式シングルディスク			
	始動方式	キック式	ブレーキ胴径 又は ディスク有効径	前	236 mm			
	潤滑方式	強制圧送ドライサンプ	後	214 mm				
	機	エンジンオイル容量	2.5ℓ [2.4ℓ]	装懸 置架	懸架方法	前	テレスコピック	
燃 料 装 置		エレメント種類	不織布	装緩 置衝	緩衝方法	後	スイングアーム	
	前					オイルダンパ、エア コイルスプリング [オイルダンパ、コイルスプリング]		
電 気 装 置	燃料タンク容量	15 ℓ	灯 火 及 照 明	ヘッドランプ	ハロゲンランプ			
				キャブレタ型式	Y27-PV	ヘッドランプ	12V 60W/55W	
	点 火 方 式	C.D.I		テールランプ	12V 5W			
				点火プラグ型式	D7EA-D8EA DP7EA-9 X22ES-U DP8EA-9 X24ES-U X22EP-U9 X24EP-U9	ストップランプ	12V 21W	
						フラッシャーランプ	12V 21W×4	
バッテリ容量	12V 5A (10h)	装メ 置タ	ニュートラル	12V 3.4W				
			フラッシャー	12V 3.4W				
			ハイビーム	12V 3.4W				
			速度警告	12V 3.4W				
				速度計、回転計				