

YAMAHA

4サイクルスポーツ

POTENTIAL SINGLE

SRX600/400



PO

SRX-

SRX-600

数 し れ ぬ タ イ ト な コ ー ナ ー を 抜 け て き



POTENTIAL SINGLE

SRX-6 & SR

SRX-600

SR



タイトなコートを脱ぎ捨てた。

SRX-600

TENTIAL SINGLE

6 & SRX-4

SRX-400

モーターサイクルにとって、美しさとは何か。あなたがいま見つめているマシンが、この問いに対するひとつの解答である。SRX-6&SRX-4。このマシンにとっては、美しさはしかし、ひとつの側面にすぎない。SRXが目指したものの、それは「走る、曲る、止まる」の基本動作をより完璧なレベルでこなせる、いわばスーパースポーツと呼ぶべき新しいジャンルのシングル。そしてその目的は、軽量・スリム・コンパクトなボディと、豊かなポテンシャルを秘めたトルキーなエンジン、吟味されたパーツ群により、はじめて達成されたといえるだろう。同時に、かつてモーターサイクルが経験できなかったフォルムをも、SRXは手に入れたのだ。真に機能的なものは美しい、この法則はここでも生きている。SRX-6&SRX-4。スロットルを開くあなたの右手を、精悍な生きものたちは待っている。



シングルへの先入観を

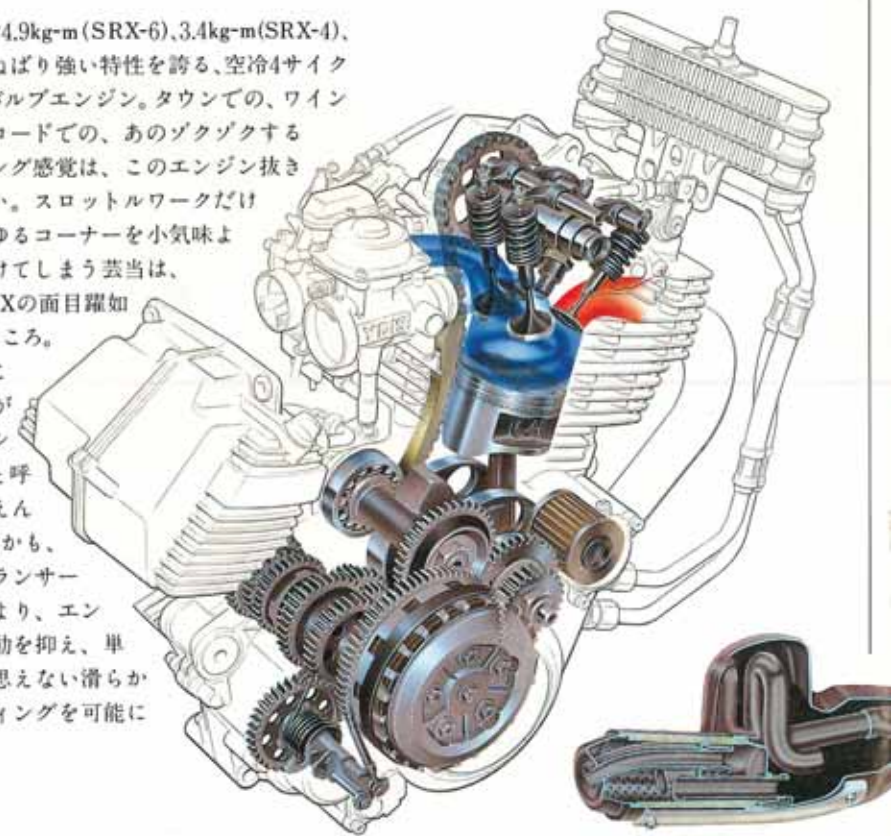
もし、あなたがシングルに対して、ある種の固定観念を持っているなら、今日かぎり、それは忘れていただきたい。SRX-6&SRX-4の姿から、美しく、そして逞しいコーナリング感覚をイメージできないライダーは、残念ながら、もう少し経験を積み重ねたほうがいいだろう。シャープでありながら、落ち着きのあるハンドリング、クラッチミート後の胸のすくトルク感・加速感。軽量・スリム・コンパクトなボディと、OHC4バルブエンジンとから生みだされる走りは、シングルスポーツの常識を完全にくつがえしてしまう。「走る・曲る・止まる」というモーターサイクルの基本動作を、SRXはおそらくあなたの子想をはるかに超えるレベルで、見事にこなしてみせるだろう。SRX-6&SRX-4。新しいシングルの時代が、いま走りをはじめようとしている。



ENGINE

ワイドなエリアで強いトルクを発揮するSRXの心臓部。

最大トルク4.9kg-m (SRX-6)、3.4kg-m (SRX-4)、ひとときわねばり強い特性を誇る、空冷4サイクルOHC4バルブエンジン。タウンでの、ワインディングロードでの、あのゾクゾクするコーナリング感覚は、このエンジン抜きに語れない。スロットルワークだけで、あらゆるコーナーを小気味よく駆け抜けてしまう芸当は、まさにSRXの面目躍如といったところ。そしてここに、SRXが「新しいシングル」と呼ばれるゆえんがある。しかも、一軸式バルンサーの採用により、エンジンの振動を抑え、単気筒とは思えない滑らかなライディングを可能にした。



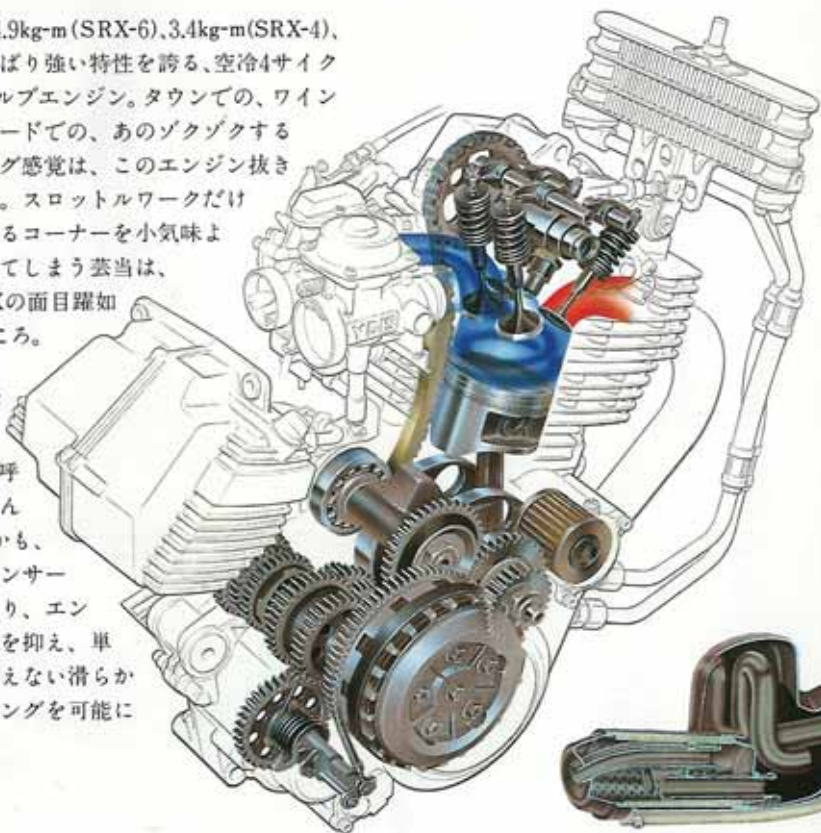
と去るを観る先入の

いるなら、今日かぎり、それは忘れていただきたい。SRX-6&SRX-4の姿から、美しく、残念ながら、もう少し経験を積まれたほうがいいだろう。シャープでありながら、落ち着き加速感。軽量・スリム・コンパクトなボディと、OHC4バルブエンジンとから生みだされる。「走る・曲る・止まる」というモーターサイクルの基本動作を、SRXはおそらくあなただろう。SRX-6&SRX-4。新しいシングルの時代が、いま走りをはじめようとしている。

ENGINE

ワイドなエリアで強いトルクを発揮するSRXの心臓部。

最大トルク4.9kg-m (SRX-6)、3.4kg-m (SRX-4)、ひときわねばり強い特性を誇る、空冷4サイクルOHC4バルブエンジン。タウンでの、ワインディングロードでの、あのゾクゾクするコーナリング感覚は、このエンジン抜きに語れない。スロットルワークだけで、あらゆるコーナーを小気味よく駆け抜けてしまう芸当は、まさにSRXの面目躍如といったところ。そしてここに、SRXが「新しいシングル」と呼ばれるゆえんがある。しかも、一軸式パラランサーの採用により、エンジンの振動を抑え、単気筒とは思えない滑らかなライディングを可能にした。



CHASSIS

精悍な生きものを思わせるSRXのスタイリング。SRXを、あらゆる角度からじっくりと眺めてほしい。ショートホイールベース、760mmの低いシート高、22°の前傾エンジンやスーパーショートマフラーなどの導入、さらにドライサンプ方式によるオイル供給システムの採用で、マスの集中化・低重心化・ほぼ50:50の前後荷重配分に成功したボディは、いまにも獲物に躍りかかる動物さながらの精悍さ。タウンでのスポーティな走行も、ワインディングロードでの安定感あるコーナリングも、この軽くスリムでコンパクトなマシン設計から生まれてきた。加えて、高張力鋼管角型ダブルクレードルフレーム、骨太のフロントフォークなどの採用で、高水準の剛性を実現。軽やかに、しかも安定したSRXの走りには、それだけの理由があるのだ。

EXHAUST

マスの集中化に大きく貢献、スーパーショートマフラー。

マスの集中化をはかるため、3つの膨張室をコンパクトにまとめた、SRX独自のスーパーショートマフラー。2本のエキゾーストパイプからの排気が第1膨張室となり、その後ふたつの膨張室を経て排出される多段膨張反転構造。内側にはガラスウールを張り、消音効果を高めるとともに、音質のいっそうの向上をはかっている。なみいるモーターサイクルたちの中において、ひときわ精彩を放つSRXならではのフィーチャーだ。



BRAKE

走りのSRXにふさわしい強力な制動装置。

フロントは対向ピストンの267mmダブルディスク (SRX-6のみ)、リヤにも245mmディスクブレーキを採用した、本格的な制動システム。SRXの逞しい走りは、この強力なストッピングパワーがあっけなく生まれたともいえる。意のままに走り、止まり、走り、そして止まる。この一連の動作を、ここまで美しくこなせるマシンに、あなたは出会ったことがあるだろうか。



EQU

より俊敏に。

■オイルク
オイルの潤
ンオイルの
備 (SRX-6)
冷却効果の

■クッション
前輪はテレ
イブサスベ
後輪サスベ
ショックア
カルボンダ
オプション

■YDIS (ヤ
プライマリ
ブレターを
最も効率の
低中速域で
ヤブなレ
のキャブレ
を供給し高

51km/ℓ (SR
*60km/h定
■メーター
SRXに跨る
する、アル
ックスな自
タコメータ
ョンが非対
ン。メータ

■タイヤ&
アルミキャ

捨て去るときがきた。

CHASSIS

精悍な生きものを思わせるSRXのスタイリング。SRXを、あらゆる角度からじっくりと眺めてほしい。ショートホイールベース、760mmの低いシート高、22°の前傾エンジンやスーパーショートマフラーなどの導入、さらにドライサンプ方式によるオイル供給システムの採用、マスの集中化・低重心化・ほぼ50:50の前後荷重配分に成功したボディは、いまにも獲物に躍りかかる動物さながらの精悍さ。タウンでのスポーティな走行も、ワインディングロードでの安定感あるコーナリングも、この軽くスリムでコンパクトなマシン設計から生まれてきた。加えて、高張力鋼管角型ダブルクレードルフレーム、骨太のフロントフォークなどの採用で、高水準の剛性を実現。軽やかで、しかも安定したSRXの走りには、それだけの理由があるのだ。

EXHAUST

マスの集中化に大きく貢献、スーパーショートマフラー。

マスの集中化をはかるため、3つの膨張室をコンパクトにまとめた、SRX独自のスーパーショートマフラー。2本のエキゾーストパイプからの排気が第1膨張室でひとつになり、その後ふたつの膨張室を経て排出される多段膨張反転構造。内側に張り、消音効果を高めるとともに、音質のいっそうの向上をはかっている。なみいるモーターサイクルたちの中であって、ひとときわ精彩を放つSRXならではのフィーチャーだ。

BRAKE

走りのSRXにふさわしい強力な制動装置。フロントは対向ピストンの267mmダブルディスク(SRX-6のみ)、リヤにも245mmディスクブレーキを採用した、本格的な制動システム。SRXの逞しい走りは、この強力なストッピングパワーがあっけがはじめて生まれたともいえる。意のままに走り、止まり、走り、そして止まる。この一連の動作を、ここまで美しくこなせるマシンに、あなたは出会ったことがあるだろうか。



EQUIPMENTS

より俊敏に、より快速に、より安全に走るために。

■オイルクーラー&オイルタンク

オイルの潤滑効果を最大限に維持し、エンジンオイルの寿命を延ばすオイルクーラーを装備(SRX-6のみ)。オイルタンクそのものも、冷却効果の高いアルミ製、1.8ℓの大容量。

■クッションユニット

前輪はテレスコピック方式によるセミエアタイプサスペンション(SRX-4はオプション)。後輪サスペンションはスイングアーム式で、ショックアブソーバーは、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(SRX-4はオプション)。

■YDIS(ヤマハ・デュオ・インターク・システム)

プライマリー、セカンダリー、ふたつのキャブレターを備え、エンジンの回転数に応じて最も効率のよいインタークを行なうシステム。低中速域ではプライマリーのみが作動し、シャープなレスポンスを確保、高速域ではふたつのキャブレターが同時に働いて、十分な混合気を供給し高いパワーを発揮。40km/ℓ(SRX-6) 51km/ℓ(SRX-4)*の低燃費にも貢献している。

*60km/h定地走行テスト、運輸省届出値

■メーターパネル

SRXに跨るライダーたちの走りところを刺激する、アルミ製のメーターパネル。オーソドックスな白文字盤のスピードメーターを中心に、タコメーター、各種インジケーター、イグニッションが非対称にレイアウトされた斬新なデザイン。メーター類は、視認性が高い透過光表示。

■タイヤ&ホイール

アルミキャスト製のホイールと、18インチチ

ュープレスタイヤのコンビネーション。扁平率80%、接地面積の広いタイヤは、高速コーナーからタイトなコーナリングシーンまで、路面を確実にグリップしてくれる。

■ハロゲンヘッドランプ

夜間の走行をより安全にする60/55Wの白色ハロゲンランプ。スイッチひとつで薄暮灯(3.4W)に切替可能。

■フラッシャー兼用クリアランスランプ

フラッシャーの作動中は自動的に消灯するクリアランスランプ。安全走行に一役。

■大型フュエルタンク

大容量、15ℓの燃料タンク。ロングツーリングも余裕しゃくしゃく。

■スターター

始動を容易にするオートデコンプ付のキックスターター。あくまでも、SRXらしく。

■メンテナンス

C.D.I.点火方式、オートカムチェーンテンショナーなどの採用により、メンテナンスも簡単に。



クオリティという言葉は、こ

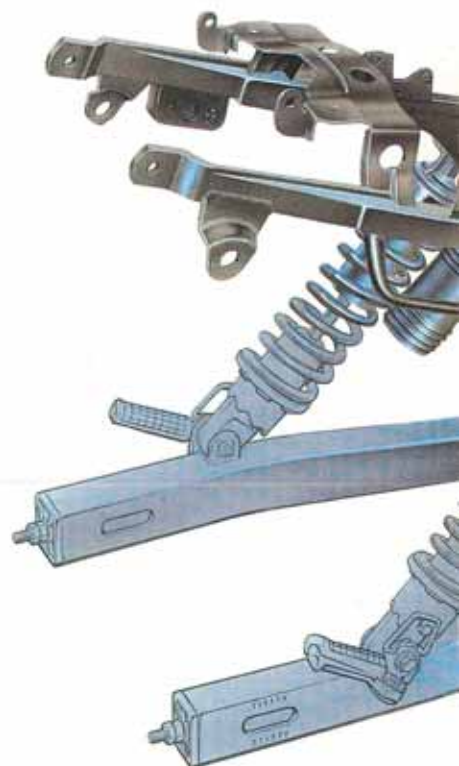
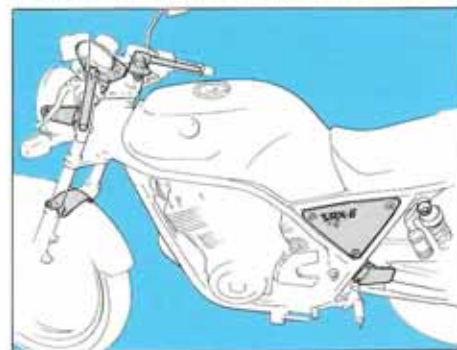


バイクを、ただ走るための道具と割り切らないライダーたちに、ヤマハはこのSRX基本的条件である。SRXも例外ではない。だから、走りすぎるほどよく走る。シルたちと一線を画すのは、そのつくりの見事さにおいてではなかろうか。このカタる。モーターサイクルに、スピード以外のSomethingを求めるライダーたちとっし、カタチにする——徹底したエレメンタリズムが生みだしたSRX-6&SRX-4。

ALUMINUM PARTS

アルミの美しさを自分のものにしたSRX。

アルミニウム。原子番号13番のこの金属がもつ独特の美しさと軽さは、他の素材では代えがたい。やわらかな光沢を放つアルミを、これほど多く、これほど巧みにとり入れたマシンが、かつてあっただろうか。セパレートハンドル(SRX-4はオプション)、ヘッドライトステー、サイドカバー、フットレストプロテクター、メーターパネル、リヤブレーキコンプレッションバー(SRX-4はオプション)、スタビライザー、すべてアルミ製。オイルタンクはアルミダイキャスト、ホイールはアルミキャスト。モーターサイクルが本来もっているメカニカルなテイストを、SRXは究極まで高めてみせてくれた。



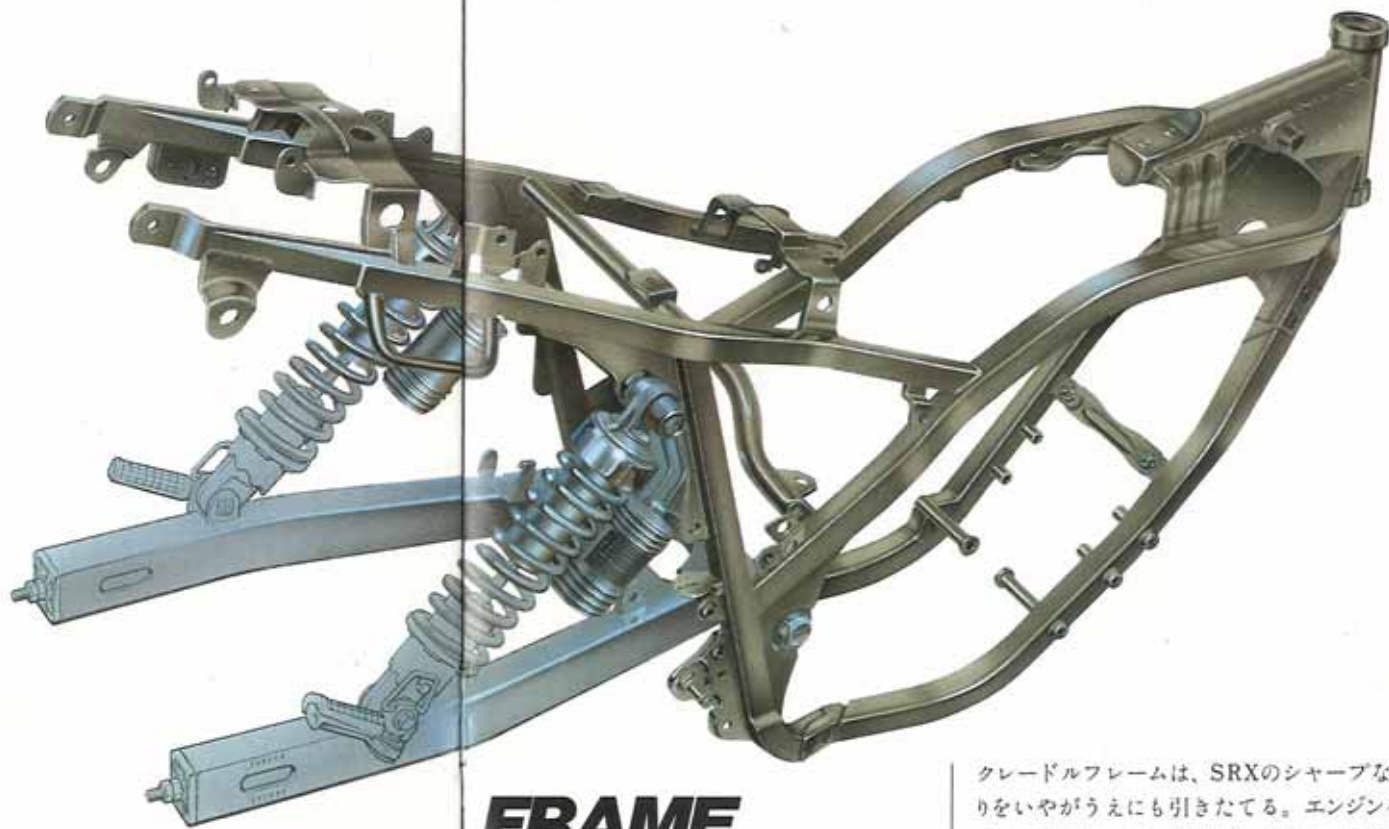
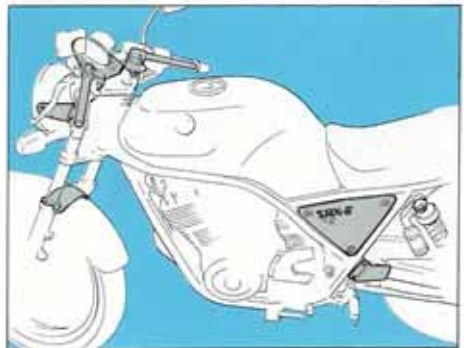
いう言葉は、このマシンにこそ

バイクを、ただ走るための道具と割り切らないライダーたちに、ヤマハはこのSRX-6&SRX-4を捧げたい。むろん速く走ることは、すべてのバイクに課せられた基本的条件である。SRXも例外ではない。だから、走りすぎるほどよく走る。しるたちと一線を画すのは、そのつくりの見事さにおいてではなかろうか。このカタチを。モーターサイクルに、スピード以外のSomethingを求めるライダーたちにとって、カタチにする——徹底したエレメンタリズムが生みだしたSRX-6&SRX-4。

ALUMINUM PARTS

アルミの美しさを自分のものにしたSRX。

アルミニウム。原子番号13番のこの金属がもつ独特の美しさと軽さは、他の素材では代えがたい。やわらかな光沢を放つアルミを、これほど多く、これほど巧みにとりいれたマシンが、かつてあったらどうか。セパレートハンドル(SRX-4はオプション)、ヘッドライトステー、サイドカバー、フットレストプロテクター、メーターパネル、リヤブレーキコンプレッションバー(SRX-4はオプション)、スタビライザー、すべてアルミ製。オイルタンクはアルミダイキャスト、ホイールはアルミキャスト。モーターサイクルが本来もっているメカニカルなテイストを、SRXは究極まで高めてみせてくれた。



FRAME

シャープさを強調、スチール角パイプフレーム。

「新しいシングル」のコンセプトは、もちろんデザイン面にまで及んでいる。直線的な面の美しさをモチーフにした角パイプ製のダブル

6&SRX-4を捧げたい。むろん速く走ることは、すべてのバイクに課せられたかしそれは、このマシンが持つひとつの側面にすぎない。SRXがあまたのライダーにちりばめられている写真やイラストが、それを何よりも雄弁に物語っている。つくりの確かさもまた基本的条件なのである。ひとつひとつのパーツを吟味この格調高い姿をあえて言葉にするなら、それはQualityをおいてほかにはない。

クレードルフレームは、SRXのシャープな走りをいやがうえにも引きだす。エンジンを、ふところ深く、低い位置でかかえこんだ姿は、それだけで安定感のある走りを予感させてくれる。リヤアームも、スチール角パイプ製。いずれも、表面にはメラミンアルキッド系の焼付塗装が入念に施されている。

EXH

ライディングマシンを見たいライダーの人生で生き方まで「乗」やより高品質のバイクだろう。のよしあし。パイプの焼付塗料を、さく表現して、直しも可能。

のマシンにこそふさわしい。

-6&SRX-4を捧げたい。むろん速く走ることは、すべてのバイクに課せられたか
しそれは、このマシンが持つひとつの側面にすぎない。SRXがあまたのライバ
ログにちりばめられている写真やイラストが、それを何よりも雄弁に物語ってい
て、つくりの確かさもまた基本的条件なのである。ひとつひとつのパーツを吟味
この格調高い姿をあえて言葉にするなら、それはQualityをおいてほかにはない。



FRAME

シャープさを強調、スチール角パイプフレーム。
「新しいシングル」のコンセプトは、もちろん
デザイン面にまで及んでいる。直線的な面の
美しさをモチーフにした角パイプ製のダブル

クレードルフレームは、SRXのシャープな走
りをいやがうえにも引きたてる。エンジンを、
ふところ深く、低い位置でかかえこんだ姿は、
それだけで安定感のある走りを予感させてく
れる。リアアームも、スチール角パイプ製。
いずれも、表面にはメラミンアルキッド系の
焼付塗装が入念に施されている。

EXHAUST PIPE

ライディング歴を刻むエキゾーストパイプ。
マシンを見るとライダーがわかるという。ラ
イダーの人柄、キャリア、熱意、誇り、そし
て生き方までも。SRXのパーツの中で、ライ
ダーの「乗り方」を最も敏感に反映するのは、
やはり高品質のスチール製エキゾーストパ
イプだろう。走行時間の長短、メンテナンス
の良しあし、マシンへの愛情の多い少ないが、
パイプの焼け具合となって残るのだ。上手に
手入れをするなら、それはあなたのライディ
ング歴を、さらにはあなた自身までも、さりげ
なく表現してくれることだろう。もちろん、磨き
直しも可能。美しく焼上げてほしい。

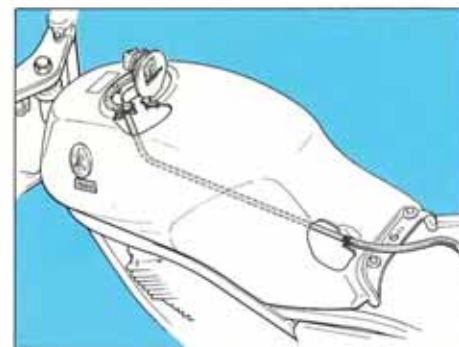


EQUIPMENTS

SRXのフィロソフィーがすみずみにまで。

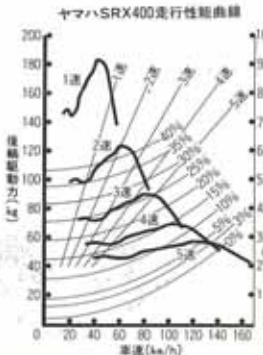
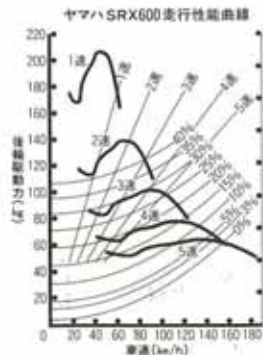
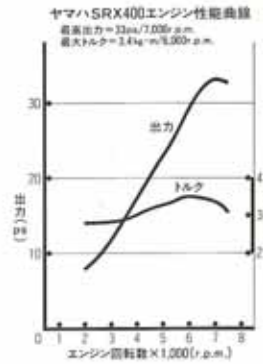
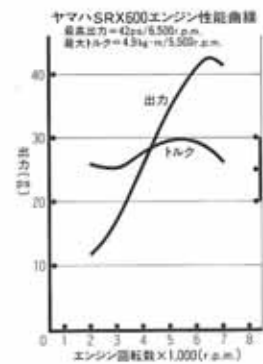
■エアブレンタイプタンクキャップ。

SRXのために新しく設計したエアブレンタ
イプ。燃料タンク面からの出っぱりがな
くなり、一体感が向上。注入口付近は2重構
造。雨水やオーバーフローしたガソリンは、
タンク内のパイプを経由して、外に排出され
る独特のしくみ。





	SRX-600仕様諸元	SRX-400仕様諸元
機種コード	1JL	1JL
全長/全幅/全高	2,085mm/705mm/1,055mm	2,085mm/705mm/1,055mm
軸間距離	1,385mm	1,390mm
シート高/最低地上高	760mm/145mm	760mm/145mm
乾燥重量	149kg	147kg
燃費・定地走行テスト値	40km/l (50km/h)	51km/l (50km/h)
最小回転半径	2.7m	2.7m
制動停止距離	14.0m (50km/h)	14.0m (50km/h)
エンジン種類	4サイクル・空冷・OHC・4バルブ	4サイクル・空冷・OHC・4バルブ
気筒数配列/総排気量	単気筒/606cc	単気筒/399cc
内径×行程	96.0mm×84.0mm	87.0mm×67.2mm
圧縮比	8.5:1	9.8:1
最高出力	42ps/6,500r.p.m.	33ps/7,000r.p.m.
最大トルク	4.9kg-m/5,500r.p.m.	3.4kg-m/6,000r.p.m.
始動方式	キック式	キック式
点火方式	O.D.I.式	O.D.I.式
燃料タンク容量	15ℓ	15ℓ
オイルタンク容量	1.8ℓ	1.8ℓ
潤滑方式	強制圧送式ドライセンプ	強制圧送式ドライセンプ
バッテリー容量/型式	12V5Ah(10Hr)/12N6-3B	12V5Ah(10Hr)/12N6-3B
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.387	ギヤ/2.533
2次減速機構/減速比	チェーン/2.466	チェーン/2.528
クラッチ形式	湿式多板、コイルバネ	湿式多板、コイルバネ
変速機形式	リターン式5段	リターン式5段
変速比	2.307/1.588/1.200/0.954/0.807	2.307/1.588/1.200/0.954/0.807
フレーム形式	高張力鋼管ダブルクレードル	高張力鋼管ダブルクレードル
キャスト/フェール	25/100/108mm	25/100/108mm
タイヤサイズ	前 100/80-18 53S 後 120/80-18 62S	前 100/80-18 53S 後 120/80-18 62S
制動装置	前 油圧式ダブルディスクブレーキ 後 油圧式ディスクブレーキ	前 油圧式シングルディスクブレーキ 後 油圧式ディスクブレーキ



●本仕様諸元はオプション等を含みません。
●燃費は定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の気象・道路・車両・整備などの諸条件によって異なります。●本仕様は予告なく変更することがあります。●仕様変更などにより、写真や内容が一部異なる場合があります。●※デカカラーは印刷のため、実物と異なって見える場合があります。

SRX600

- 標準現金価格¥548,000 (北海道および沖縄を除く)
- ファインシルバー

SRX400

- 標準現金価格¥498,000 (北海道および沖縄を除く)
- ファインシルバー、サムゾンブルー



YSP 駒沢
YAMAHA SPORTS PLAZA
〒154 東京都世田谷区駒沢2-11-8
電話 03-418-2560 番

ヤマハライディングスクール(YRS)に参加しませんか。●安全運転の基本や、正しいライディングテクニックを身につけるために、YRSで学んでみませんか。●全3コース。基礎的な技術を確かなものにするオンロードコース、中・高速走行のトレーニングを主体とするサーキットランコース、オフ走行の技術を培うオフロードコースがあります。●国際A級ライダーやヤマハ安全運転推進本部インストラクターが実践的なテクニックや安全の心を楽しく指導します。●お申込み、お問合せは、YRSのマークのあるお近くのヤマハスポーツ店へ。

HAVE A NICE RIDE!
—— ナイスライディングをよろしく。 ——

- ヘルメットを正しくおはきしなさい。
- 点検・整備を忘れずに行ないなさい。
- 安全のため改造はやめなさい。

安全速度で走りなさい。無理な追い越しはやめなさい。カーブではスピードをひかえめに、よく見る、よく見られることに努めなさい。早朝・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。ヤマハライディングスクールで、正しいライディングテクニックをマスターしなさい。

手続きかんたん
支払いらくらく
ヤマハ
5からクレジット

新しいバイクの買い方で、簡単な手続きとわずかな現金があれば、最長20回までの分割払いでお好みのバイクが手に入ります。日々の支払い方法も好み次第。幾通りものコースから自由に選べる便利なサービス。

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県静岡市新貝2500
TEL.05383(2)1111

YAMAHA
8504-30D/A-011017