

maha SRX 600

OLVER A EMPEZAR

**ENSAYO
SOLO MOTO**

- Una monocilíndrica de carretera sofisticada y agresiva.
- La vuelta a los orígenes del motociclismo.
- Una moto clásica y moderna para jóvenes motoristas.
- Con el espíritu de las viejas monocilíndricas europeas.



José Codina



Santi Díaz



Todas las modas, tendencias, corrientes y hasta civilizaciones, tienen un nacimiento, una expansión, un momento en la cumbre, para luego inexorablemente ocultarse en el olvido de los tiempos.

Creo que los fabricantes japoneses se encuentran en estos momentos a punto de llegar a su cumbre o punto culminante. Las actuales y extasiadas moto-misiles de pseudocompetición para ir por la calle son una muestra palpable de ello.

¿Cuánto van a durar en la cumbre?

No se sabe, pero por si acaso el público no los secunda en su éxtasis tecnológico con la compra de las nuevas y sofisticadas motocicletas de la última generación, y comenzará su declive, los japoneses tienen muy bien estudiado su camino para volver a empezar.

Por culpa de la gran guerra comercial que se llevan entre manos los cuatro grandes fabricantes mundiales de la moto, los pobres motoristas españoles nos hemos quedado sin probar a aquellas motos lógicas, turísticas y baratas, que se vendían a precios irrisorios fuera de nuestras fronteras, en la década de los setenta. Ahora fuera de nuestras fronteras las motos ya no son tan ba-

ratas como lo fueron, aunque siguen costando bastante menos que en nuestro país. Pero ya no es lo que era antes...

Y todo por culpa de las guerras que se han declarado los fabricantes japoneses. Seguramente habréis oído hablar de la gran batalla de la escalada de cilindradas y proliferación de hasta seis cilindros. O acaso recordáis la escaramuza de los tan cacareados Turbos, de la que sabemos su probable herencia y su poca rentabilidad comercial para Honda, Kawasaki y Yamaha. ¿Y que me decís de la última escalada de potencias? ¿Os parece lógica una moto de 130 CV y 285 kilos de peso? O la última reiniegos por la sofisticación tecnológica, con motores refrigerados por aceite líquido, chasis de aluminio...

¿Les ocurrirá a estas últimas motos de cuatrocilindros lo mismo que les ocurrió a las 1.300 c.c., lo mismo que les sucedió a las de seis cilindros, o lo parecido a las que emplearon el Turbo como arma de ventas?.

Yamaha SRX 600

¿Dónde están todas estas miles de unidades que vomitaron las cadenas de montaje japonesas? ¿En la chatarra? ¿En los museos particulares?

Sí, poseyeron la mejor moto, pero por un corto período de tiempo. Tan corto que pronto fueron superadas y arrinconadas en las tiendas, y rematadas a precios de rebaja en los mercados libres.

Y ahora los japoneses nos ofrecen la elección tecnológica con motocicletas de 750 c.c. tan sofisticadas y con tantos caballos que asustarían a pilotos de Gran Premio de hace apenas diez años. Esto sin hablar de las bestias de 1000 y

PRESTACIONES

| | |
|---|-------|
| Velocidad máxima erguido (kms/h.) | 159 |
| Velocidad máxima agachado (kms/h.) | 170 |
| 400 metros salida parada (seg.) | 14.75 |
| 1.000 metros salida parada (seg.) | 28.6 |
| Frenada a 50 kms/h. (m.) | 10 |
| Frenada a 100 kms/h. (m.) | 34 |
| Mediciones de velocidad máxima realizadas en recorridos de ida y vuelta sobre un mismo tramo. | |

1100 c.c. de Suzuki y Kawasaki, con más de 125 CV, que han sido prohibidas en varios países por considerarlas un peligro para la circulación.

¿Cuanto va a durar ésta opción tecnológica, atractiva pero terriblemente costosa para las fábricas y para el motorista medio, que ve como su moto nueva se hace prematuramente vieja por culpa de la guerra que se llevan entre manos los cuatro fabricantes japoneses?

Ahora mismo nos encontramos en un período de esplendor tecnológico y de motos caras. Cada vez se venden menos motocicletas en todo el mundo y los japoneses deben vender como sea sus novedades para así poder amortizar sus costes. Invetaron la moda trail, que ha tenido un gran éxito sobre todo porqué son las motos anti-tecnológicas, son sencillas, polivalentes y con un coste de mantenimiento aceptable.

¿Cuanto durarán los últimos "dinosaurios" de 100 y 125 CV.? Poco. Se van a extinguir solos cuando los motoristas dejen de comprar estas motos que solo sirven para ir de carreras por la calle, y en las que difícilmente puede viajar un pasajero o llevar equipaje.

Pero los japoneses lo tienen todo minuciosamente preparado, porque unos ingenieros, tras hurgar entre montones de turbos; de culatas de cinco, seis o más válvulas; entre montones de siglas, códigos, cilindros, ordenadores, etcétera, han vuelto a descubrir "la madre de la criatura", la moto que tenían olvidada y apartada de sus mesas de diseño, la moto en su más pura esencia, el "volver a empezar" de nuevo con...

LA MOTO MONOCILINDRICA DE CARRETERA

Pero aquí hemos vivido la era de los seis cilindros, la era Tur-

RECUPERACIONES

| | |
|--------------------------------------|------|
| Desde 50 km /h. en 5ª marcha (seg.) | |
| 100 metros | 5,56 |
| 200 metros | 9,65 |
| Desde 50 kms/h. en 4ª. marcha (seg.) | |
| 100 metros | 5,07 |
| 200 metros | 8,71 |

bo o la escalada de cilindradas, en diferido. Envidiando a los motoristas de fuera de nuestras fronteras por la suerte que tenían. Y ahora, tras muchos años de circular sobre monocilíndricas nacionales de dos o cuatro tiempos, soportando sus pequeños y grandes defectos, casi todos los motoristas que aún las conservan tienen como objetivo más inmediato el sustituirlas por una potente bicilíndrica o tetracilíndrica de fabricación japonesa, porque así nos la han vendido, o nos lo hemos comido nosotros mismos al desear fervientemente lo que durante tantos años hemos tenido prohibido en nuestro suelo: las grandes, potentes, sofisticadas y pluricilíndricas motocicletas de fabricación japonesa.

Pero mirad por donde, los japoneses que exterminaron con sus motos de tres y cuatro cilindros a la legendaria industria

Algunos detalles

— Las barras de la horquilla están unidas por un robusto puente de horquilla realizado en duraluminio.

— Las pequeñas tapas laterales están realizadas en aluminio anodizado en color gris.

— Aunque la llave de contacto está desplazada hacia la izquierda de la columna de dirección, incorpora el típico cierre de dirección a izquierda y derecha. También en la columna de dirección existe el clásico anti-roboto Neiman.

— En el pequeño colín cabe la documentación de la moto, pero tiene que compartir el lugar con el regulador de tensión, que se calienta la suyo.

— El asiento cierra a llave, debajo de él se encuentra un comprimido espacio en donde existe la típica bolsa de herramientas.

— Por fin unos buenos neumáticos de serie en una japonesa, unos Metzeler ME 99 A y ME 33 Láser. Y a tumbar hasta que la razón imponga sus límites.

— Las pocas vibraciones que se notan en la SRX son más apreciables en el manillar y estribera izquierda que en el costado derecho a partir de 6.000 rpm.

— La altura del asiento es de 770 m/m. respecto al suelo. Hasta los menos "grandes" llegarán con los dos pies al suelo.

motociclistica británica, descubren de nuevo el gran motor monocilíndrico de cuatro tiempos, ofreciéndolo primero en forma de motocicleta polivalente de trail, y ahora gracias a Yamaha en la sugestiva forma de una apetitosa, bella y agresiva motocicleta de carretera.

SILUETA "VIEJA", TECNICA MODERNA

Yamaha nos invita con su SRX (¿porqué no sustituirán el jeroglífico de siglas por un bonito nombre para inmortalizarla, como el de Gold Star. Thunderbolt, Lighting...?), a saborear el placer de volver a descubrir las cosas sencillas pero bien hechas, en una moto de estilo clásico, pero salpicado por algunos toques de sofisticación, ¡qué vivimos en 1986!

Toda la SRX 600 respira nostalgia por el pasado, nos recuerda aquellas monocilíndricas europeas de los años 60 y principio de los 70, especialmente a la "mono" británica, a aquellas tenebrosas "cafe racer" de colores oscuros con grandes depósitos, estriberas atrasadas semimanillares en la horquilla que eran manejadas por motoristas con monos de cuero color negro, casco Cromwell, gafas de aviador. Con ellas se brepapas las 100 millas por hora ya era todo un acontecimiento y en los pubs de moda se podía oír toda clase de historias contadas por sus propietarios, sobre roturas o clavadas intentando acercarse a tan espeluznante velocidad. Aquellas motos no eran malas motos, tan solo requerían mucho amor y muchos cuidados por parte de sus propietarios para estar en perfectas condiciones de funcionamiento.

Aún así las viejas y buenas monocilíndricas inglesas siempre impermeabilizaron las botas de sus dueños con sus constantes pérdidas de aceite. Pero fueron motocicletas que marcaron una época y también marcaron para siempre la memoria de cada uno de sus usuarios. Ningún ex-usuario de una BSA Gold Star habrá olvidado que su preferida, o arrancaba a la primera patada, o se le debían dar muchas patadas, de las que también BSA devolvía 999 patadas a su propietario, antes de ponerse en marcha.

Arrancarla al empujón era toda una quimera. Su pistón de 8 m/m. de diámetro con un desplazamiento de 90 m/m. una compresión de 11 a 1, para lograr unos buenos 34 CV. 6.200 terroríficas revoluciones requería vivir en una colina por si acaso no decidía ponerse en marcha a la primera intentona. Pero aún así la BSA Gold Star era una de las preferidas por los puristas ingleses.

Ahora Yamaha nos ofrece una moto de "antes" pero con técnica actual, una moto para quienes desertaron de las fantásticas monocilíndricas inglesas, y también para quienes todavía no saben los que es pilotar una gran monocilíndrica a gusto europeo, pero elaborada con la sofisticada tecnología moderna del segundo constructor mundial de motocicletas.

El conjunto es una mezcla de

CONSUMOS (L./100 kms.)

| | |
|-------------------------|-----|
| ...ista a 120 kms/h. | 5,1 |
| ...ista a 150 kms/h. | 6,9 |
| ...era a 100-120 kms/h. | 5,5 |
| ...ucción deportiva | 7 |
| ...ucción urbana | 6 |
| ...sumo medio | 6,1 |
| ...idad depósito (L.) | 15 |
| ...onomia media (kms.) | 246 |

...es "demodés" o pasados moda, muy al estilo retro y ante "salsa japonesa".
... los toques "demodés" se de hacer referencia al ...eto tablero de instrumen- con la gran esfera cuentaki- tros colocada sobre una ...ina de aluminio, a la que se a adosado un pequeño ...tarrevoluciones; su asien- de pequeñas dimensiones y ...izado como antes, liso y co- ...; su colín y piloto trasero al s puro estilo de las BSA y ...ton; sus dos amortiguado- completamente cromados, ...asta el anagrama que Ya- na ha colocado sobre los ...icos del depósito está dise- lo en el más puro estilo "re- ...", con los tres diapasones ...a firma de Iwata sobre el lo- ...po de Yamaha.

...o la "salsa japonesa" es ...ho más fuerte que el aire ...stálgico y retro que respira la ...to. Llantas de aleación con ...discos con pinza de doble ...ción opuesto; chasis de do- ...cuna completa realizado en ...o de acero de sección rec- ...gular, con la doble cuna ...montable; basculante tam- ...n de sección rectangular; y ...motor derivado del que ...uipa la ya conocida Yamaha ...de trail, pero potenciado ...ra desempeñar perfecta- ...ente su faceta de moto de- ...rtiva de carretera.
...cilindrada se ha aumentado ...sta 608 c.c. al aumentar en ...milimetro el diámetro del ci- ...dro, 96 x 84 m/m. para la ...RX, por 95 x 84 m/m. para la ... que cubica 595 c.c. El árbol ...levas también ha sido susti- ...do por otro con un nuevo ...agrama de distribución, que ...oporciona más bajos y una ...rva de potencia y par men- ...ntiagudos que la XT, logran- ...o 45 CV de potencia máxima ...5.500 rpm. y 5,2 mkg. de par ...5.500 rpm., mientras que la ...T se conforma con 42 CV a ...500 rpm., y 5,0 mkg a 5.500 ...m. Las válvulas son las mis- ...as que en la XT, 31 m/m. las

dos de escape y 36 m/m. las dos de admisión, siendo tam- bién de 27 m/m. el doble car- burador Mikuni, de una sola cuba común, actuando como carburador atmosférico el prin- cipal y por depresión el carbu- rador secundario.

El cigüeñal no ha sufrido cam- bios, ni tampoco el eje de ba- lance que posee detrás del ci- lindro, que se encarga de elimi- nar las buenas y las malas vi- braciones del motor. Lo que si ha sufrido modificaciones son las relaciones de la caja de mar- chas, alargándose la primera y quinta velocidad, conservando idénticas las restantes (XT = 31/12 y 21/27, SRX 30/13 y 21/26). Y para la versión espa- ñola de la SRX se le ha puesto una corona posterior de 36 dientes, cuando en toda Euro- pa se sirve con un desarrollo fi- nal de 37 y el mismo piñón de 15 dientes para la salida del cambio. Debe ser porque Espa- ña es más montañosa que el resto de Europa).

EL NUEVO SABOR DE OTROS TIEMPOS

El conjunto de la SRX es redu- cido. Parece que no sea una 600 c.c. si no es por su gran ci-

lindro. Su motor se halla estre- chamente encarcelado por los tubos rectangulares del chasis, como introducido a presión en el bastidor. Detrás del cilindro sólo queda espacio para el do- ble carburador y el depósito de aluminio que contiene el aceite del motor, que trabaja en cárter seco y por medio de dos bom- bas el aceite es enviado hacia el filtro, cigüeñal y culata, para posteriormente pasar al cambio de marchas y regresar al depó- sito que posee un aleteado pa- ra favorecer un poco su refrige- ración.

Todo está reducido a su míni- ma expresión, para lograr una motocicleta compacta, ligera, con pinta de agresiva y de "mata gigantes".

Llave de contacto en el peque- ño tablero de instrumentos, y quién busque en el semimani- llar derecho el botón de puesta en marcha se va a llevar una ter- rible decepción. ¡ las buenas monocilíndricas se ponen en marcha por palanca!. Y los ja-

poneses se lo han tomado al pie de la letra.

La moto nos espera retadora, ladeada sobre su único caballe- te lateral. ¿Serás capaz de po- nerla en marcha?. Mejor coger el "toro por los cuernos" y en- do primero a por ella antes de "vestirse de luces", por si aca- so hacemos más ejercicio de lo debido...

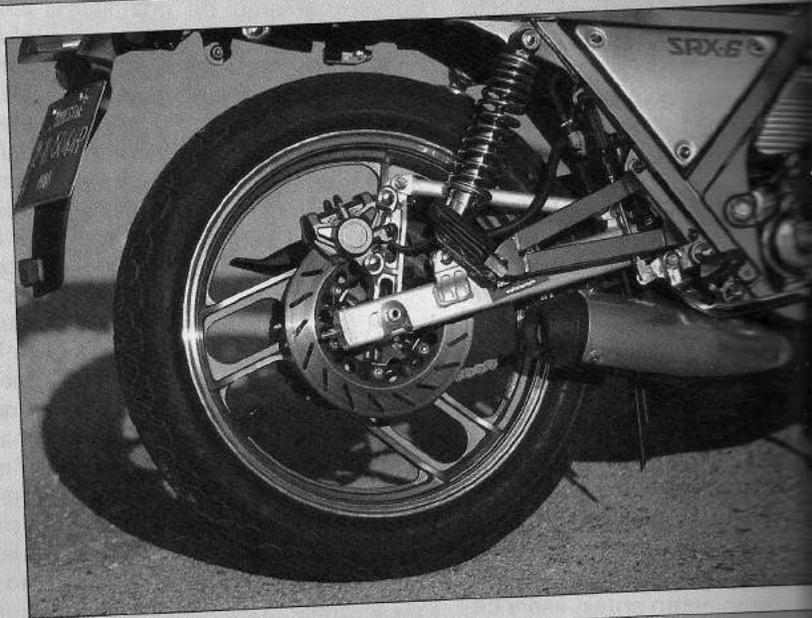
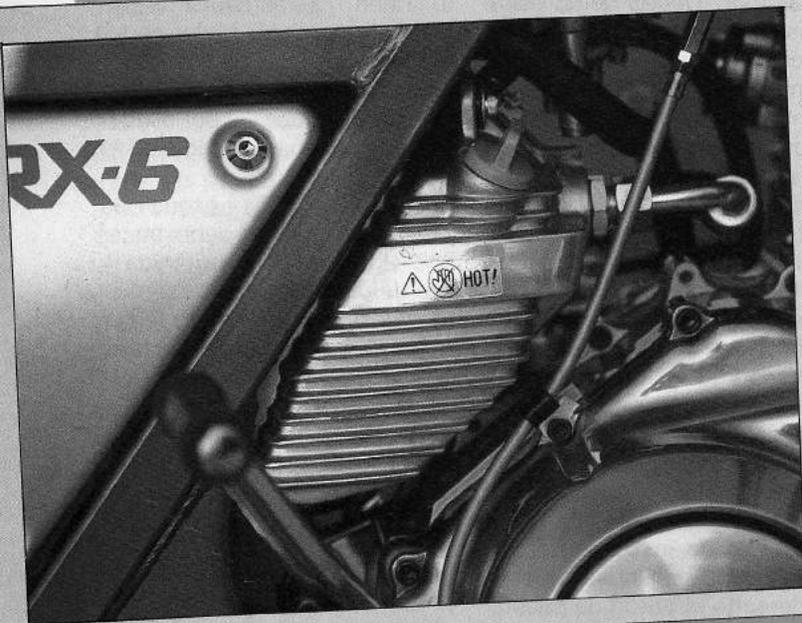
Ponerla en marcha es toda una ceremonia que se debe hacer con algo de flema británica y aire de circunstancias. Contac- to, se coloca el starter en la po- sición dos o uno según esté el motor de frío o caliente, se monta uno en la moto sin dejar de apoyarla sobre el caballete lateral, se pliega la estribera de- recha, se saca la palanca de puesta en marcha. Cogidos al manillar con la leva del freno actuada y sin dar gas, nos le- vantamos sobre la estribera y la palanca de puesta en marcha, para bajarla a continuación con una patada fuerte y seca (a la vez que se masculla algún taco

| CONCLUSIONES | |
|------------------------------|--------------------|
| A FAVOR | EN CONTRA |
| Personalidad | Precio alto |
| Presentación | Lugar del pasajero |
| Manejabilidad | |
| Estabilidad | |
| Neumáticos de serie | |
| Buenos bajos motor | |
| Simplicidad de mantenimiento | |
| Frenada potente | |

La YAMAHA SRX 600 frente a sus rivales

| | YAMAHA SRX 600 | YAMAHA XS 400 | SUZUKI GSX 400 | MORINI 350 MK-2 | HONDA CB 450 S | YAMAHA RD 350 LC | GUZZI V-85 Lario |
|-----------------------------|----------------|---------------|----------------|-----------------|----------------|------------------|------------------|
| Cilindrada (c.c.) | 608 | 399 | 399 | 344,1 | 447 | 347 | 643 |
| Potencia máxima (62CV5RPM.) | 45/6.500 | 45,5/9.500 | 42/9.000 | 35/8.500 | 44/9.000 | 59/9.000 | 56/7.800 |
| Par máximo (Mkg/rpm) | 5,2/5.500 | 3,6/8.000 | 3,6/7.500 | 3,2/6.300 | 4/7.000 | 4,8/8.500 | 5,8/6.600 |
| Velocidad máxima (kms/h.) | 170/159 | 164/156 | 167/161 | 156/148 | 165/158 | 187/179 | 186/177 |
| 400 m. (seg.) | 14,75 | 14,91 | 14,50 | 15,54 | 14,55 | 13,4 | 14,17 |
| 1.000 m. (seg.) | 28,6 | 28,9 | 28,8 | 31,7 | 28,9 | 24,5 | 26,7 |
| Frenada a 50 kms/h. (m.) | 10 | 12,5 | 11 | 10 | 10 | 10 | 9,5 |
| Frenada 100 km/h. (m.) | 34 | 40 | 40 | 38 | 35 | 33 | 30 |
| Repris 100 m. (seg.) | 5,56/5,07 | 5,85/5,57 | 5,71/5,55 | 6,14/6,03 | 5,85/5,35 | ---/--- | 5,44/5,10 |
| Repris 200 m. (seg.) | 9,65/8,71 | 10,6/10,5 | 10,07/9,7 | 11,0/10,5 | 10,2/9,44 | ---/--- | 9,21/8,50 |
| Consumo medio (L.) | 6,1 | 6,1 | 5,9 | 5,1 | 5,9 | 8,38 | 6,6 |
| Precio | 745.170 | 645.740 | 636.000 | 512.342 | 799.000 | 629.780 | 855.421 |

Yamaha SRX 600



El depósito de aceite del motor es de aluminio y con un aleteado para facilitar su refrigeración.

en japonés), sobre todo empleando todo el recorrido útil de la palanca. Y ya tendremos ronroneando como un gato contento el gran monocilíndrico, con un sonido apagado y muy ahogado por el corto pero enorme escape, a modo de megáfono, que posee una gran cámara de expansión debajo del motor para dar cabida al laberinto silencioso, y finalizar en el corto y escondido escape para que no resulte magullado en las posibles caídas.

Ahora, ya con el motor en mar-

Escueto tablero de instrumentos con un velocímetro similar a los Vega de competición, pero muy preciso.

cha podemos disfrazarnos de motorista.

Al poco tiempo se podrá prescindir del starter, con un ralenti sobre las 900 rpm. sin que se noten vibraciones ni sonidos extraños

La posición de conducción es deportiva sin exageraciones, semimanillares inclinados hacia abajo como las aletas de un fiero tiburón; estriberas retrasadas y no demasiado altas con los mandos a punta de bota. Las rodillas muy juntas y metidas en el contorno ergonómico del estrecho y jorobado depósito con tapón de neta inspiración de competición.

Desde los primeros metros recorridos con la SRX, uno se debe reprogramar de nuevo la

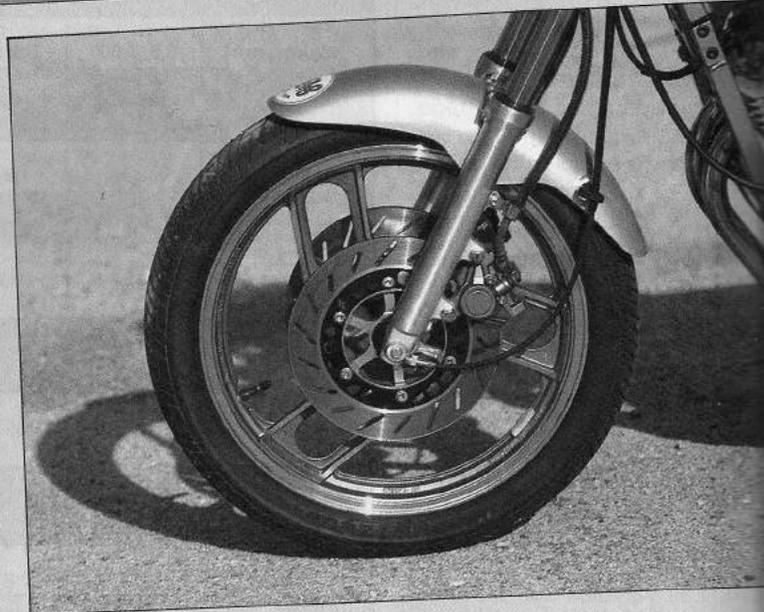
forma de llevar esta motocicleta, pues no se parece en nada a todas las japonesas que nos han llegado a España. Su ligereza, su manejabilidad, su dominio en cualquier situación, la extraña sensación que produce llevar una 600 c.c. con tacto de moto de 125 c.c., choca con la mentalidad de quien esperaba encontrarse con una moto japonesa, que sin duda lo es. Pero posee el tacto de una moto europea, de una buena moto europea de la época de las grandes monocilíndricas británicas, pero sin vibraciones, con más vivacidad y con más motor, y casi sin defectos!

Potente frenada a cargo de dos discos frontales de 276 m/m. con pinzas de doble pistón opuesto.

Amortiguadores clásicos, freno de disco de 245 m/m., basculante rectangular y llantas de aleación.

CASI UN CICLOMOTOR

Por circulación urbana es todo un juguete, casi comparable a una 125 c.c.; tan estrecha que uno se asombra hasta por donde puede llegar a colarse entre automóviles. Su radio de giro es perfecto para "ratonear" entre los coches parados y para llegar siempre a primera fila del semáforo. Y con un motor tan fácil de llevar y tan sorprendente que casi diría que ya deja viejo al motor de mi XT. La





to escape en forma de megá-
posee una enorme cámara de
sión que silencia el bramam
ono.

era velocidad es larga, con
tras tres más recogidas y
quinta larga, ideal para lla-
en carretera a pocas revo-
luciones. Un cambio muy com-
dado que junto a los impo-
nes bajos a pocas revolucio-
n permiten circular por ciu-
dad en tercera y cuarta marcha
el motor ronroneando
adidamente entre 2.000 y
6.000 rpm. sin que acuñe vibra-
ciones ni ahogos.

grandes espejos deben mermar
velocidad punta de la SRX, pero
de los va a demontar para ir más
rápido. Total 3 ó 4 kms/h. más de
¿Necesitas más?

Si bajamos por debajo de las
2.000 rpm. en marchas largas,
el motor se recupera muy bien
a la solicitud del mando de gas,
primero notaremos como cada
pistonada empuja sus buenos
centímetros, para a partir de las
2.000 rpm. ya ser un empuje
continuo, sin tirón o "patada
en el culo" como en las anti-
guas "mono" inglesas, pero
con muy buena aceleración
que nos disminuirá hasta que
llegue la aguja a la zona de po-
tencia máxima, situada en las
6.500 rpm. donde se consiguen
45 buenos CV.

En circulación ciudadana
conviene hacer mención al mando
del starter, pues queda muy
cerca del botón del claxon por
lo que se puede colocar el star-

608 c.c. cuatro válvulas. SHOC. 45
CV.. cinco marchas que son capa-
ces de propulsar a la moto hasta
170 kms/h.

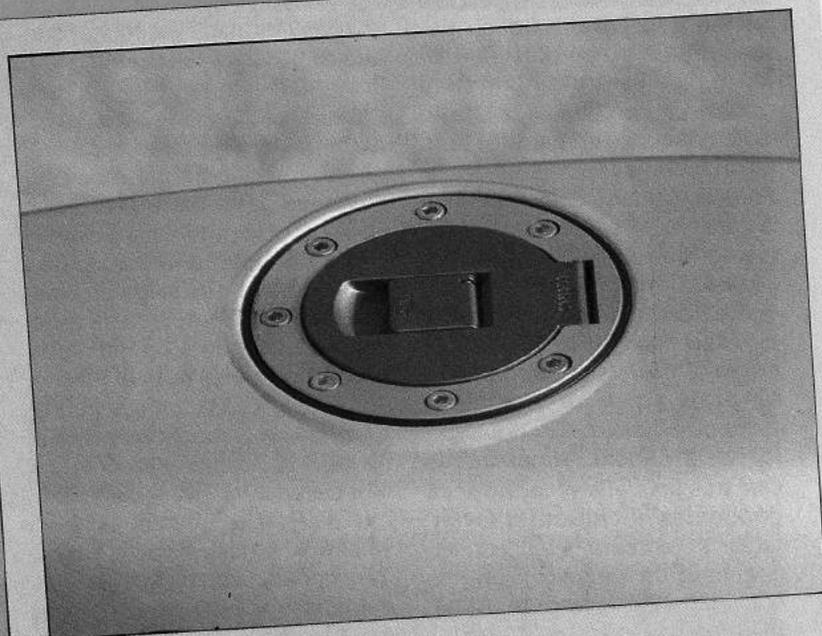
ter en primera posición, sin que
se perciba de ello el conductor,
hasta que se llega a un semáfo-
ro y el motor se para ¡COFFF!.
Y entonces si que la hemos lla-
do, motor ahogado, y son
necesarias bastantes patadas
para ponerlo de nuevo en mar-
cha, y a cada nueva patada, re-
cuerdos para quien diseño la
moto sin el milagroso motorci-
to de arranque. Pero todo tiene
su truco. Se dan tres o cuatro
patadas con el interruptor de
paro en posición "off" sin dar
gas, para despues volver a co-
locarlo en la posición "run" y

casi siempre a la primera pata-
da se volverá a poner en mar-
cha el "mono"; eso sí, siempre
sin dar gas, y utilizando todo el
recorrido útil de la palanca, que
en su mitad de desplazamiento
actúa de descompresor auto-
mático. Si no arranca, siempre
queda la solución de buscarle
una colina para intentarlo al
empujón.

CAZA DE COMBATE

Pero la gran sorpresa, agrada-
ble sorpresa, llega cuando enfi-
lamos con la SRX 600 una ca-
rretera revirada. Con la SRX he
vuelto a descubrir el placer de

El tapón del depósito es similar a
los que se emplean en competi-
ción.



Yamaha SRX 600



rodar con una moto verdaderamente fabricada para ser disfrutada en carreteras sinuosas, verdaderamente ligera, más fácil de meter en curvas que la RD 350, sobre todo en curvas entrelazadas, y todo por culpa de su alto centro de gravedad. Antonio Cobas dijo una vez que nada tenía que ver el centro de gravedad bajo con la manejabilidad de una moto. Los cambios de trayectoria se realizan más rápidamente con un centro de gravedad alto que con un centro de gravedad bajo, por eso las JJ Cobas poseen un centro de gravedad alto. El bajo centro de gravedad solo sirve para hacer la moto más manejable en parado, pero no en marcha.

Pués la Yamaha SRX 600 le da la razón. Es extraordinariamente fácil de llevar de una inclinación máxima a otra, sin que el piloto tenga que hacer piruetas encima de la moto ni poses fantásticas recordando a Mamola. Una simple insinuación del piloto, siquiera de la cadera, simplemente casi por telepatía, y la moto irá donde desee, volverá a levantarse y tumbará otra vez sin apenas proponérselo. Todo es suavidad, no sirven ni movimientos bruscos, ni tumbadas forzadas, todo esto queda para los "mastodontes" de más de 200 kilos y cuatro cilindros.

Aquí la finura es la reina de la carretera.

Se llega a 7.000 rpm. a una curva, se salta sobre los frenos, tan contundentes como en la RD 350 (son los mismos pero más bonitos), dosificables al máximo y hasta se puede clavar la rueda si se desea a pesar de los buenos neumáticos Metzeler que equipa de origen... se reducen una o dos marchas, poco importa, se da un fuerte golpe de gas para que la retención del motor no haga chillar el neumático porterior; aunque de todas formas al escuchar sus quejas ¡UUUUHHHHH! no representará ningún peligro, tan sólo un pequeño meneo en la parte posterior que no impedirá tomar con decisión la curva. Y de nuevo gas a fondo. No pasa nada, aquí la potencia es dosificable y a tamaño humano, poco importa que se salga bajo de vueltas, el motor responde contra-atacando con sus potentes bajos y se nota el mismo empuje a 5.000 que a 6.000 rpm. Llevar el motor más arriba de las 6.500 rpm, es totalmente innecesario, la potencia máxima disminuye rápidamente y sólo nos arriesgamos a pagar muy cara la osadía. Casi al final del ensayo llevé varias veces en marchas largas el motor hasta más allá de 7.500 rpm. y no pasó nada. A 6.500 rpm. el pistón sube y baja a una veloci-

dades sobre la que apoyar una conducción deportiva, rápida y al mismo tiempo descansada para el motor, que unida a las cualidades de la SRX, su manejabilidad, su estabilidad, ligereza y facilidad de rectificar cualquier pasada del piloto puede poner en jaque mate a muchas motocicletas, de superior cilindrada y mayor capacidad, siempre en carretera que no den un segundo de respiro a sus pilotos.

Para los puristas más deportivos, diremos que la horquilla delantera es blandita, sin posibilidades de reglaje, necesitando un cambio de aceite hidráulico más denso para quienes quieran explotar al máximo las cualidades deportivas de la SRX. Detrás, los dos amortiguadores hidráulicos Kayaba regulables en cinco posiciones

El asiento es pequeño, con tapizado liso y cosido. El agua entra por las costuras, como en los viejos tiempos.



dad de 18,2 metros por segundo, a 7.500 rpm., corre a 21 metros por segundo, aún lejos de la teóricamente fatídica cifra de 25 metros por segundo, pero se está en peligro de que alguna válvula tropiece con la cabeza del pistón y lo pulverice. La BSA Gold Star a 7.000 vueltas poseía una velocidad de pistón de 21 metros por segundo, y cualquier falso punto muerto acelerando significaba el inexorable encuentro entre una válvula y el pistón, con sus trágicas consecuencias.

Pero la SRX con un par máximo de 5,2 mkg a 5.500 rpm. y con una curva de par tan plana como la meseta castellana, con 5 mkg. desde 2.500 rpm, ofrece una amplia gama de revolu-

de precarga de muelle, cumplen muy bien sus funciones, aunque poseen un corto y deportivo recorrido de 70 m/m. que se traduce en que la suspensión queda muy mermada cuando se viaja a dúo, haciendo tope constantemente. Pero a pesar de ello, jamás una moto con suspensiones convencionales como la SRX se ha portado tan equilibradamente, tanto en asfalto deteriorado como en perfectas condiciones de piso.

PRESTACIONES **SUFICIENTES**

La SRX es una 600 c.c. de 45

V de potencia, tan estrecha como una pequeña 125 c.c., en recogida que sólo nuestra inercia pondrá el límite en las inclinaciones (también la pata de cabra por el costado izquierdo si se sigue tumbando llegan a tocar hasta las estriberas). Es la misma filosofía que las antiguas monocilíndricas: buena penetración aerodinámica, poco peso (149 kilos en seco), compacta, ... con unas prestaciones más que suficientes para la caballería que desahoga el gran "mono" de cuatro tiempos.

engazapados sobre el depósito

estrecha silueta de la SRX en su vista frontal, con unos enormes espejos y el manillar deportivo como en las viejas y buenas monocilíndricas europeas.



de la SRX, con los pies en las estriberas del pasajero, la cabeza detrás del tablero de instrumentos, un ojo pegado al velocímetro y otro al cuentarevoluciones, se consiguieron unos cronos de velocidad máxima de 170,1 y 171,2 kms/h. en recorridos de ida y vuelta, que podrían haber sido más si se le hubiera realizado un buen rodaje al motor, con lo que habría llegado más suelta al ensayo.

Hablando del velocímetro, su factura es de neta inspiración italiana, fondo blanco con números negros (que de noche se vuelven rojos) al más puro estilo de los Veglia, y hasta no le han puesto la marca en su interior. Pero al revés de los Veglia que ahora monta Moto Guzzi, que más que medir kilómetros

por hora miden "vegliómetros" por hora pues engañan muchísimo al piloto con su teórica velocidad; el "veglia japonés" de la SRX es terriblemente preciso 120 = 121, 150 = 149, etc.

Con una velocidad de más de cien millas por hora, a la SRX no se la puede catalogar de "lenta", sus prestaciones son humanas y dominables por la mayoría de motoristas, ¿acaso necesitas más?. Si la respuesta es afirmativa, la SRX no es tu moto, la tuya es una pesada pero potente tetracilíndrica, pero cuidado con las carreteras reviradas, las SRX impondrán su ley en ellas.

En un recuadro adjunto podréis apreciar las prestaciones de la SRX comparadas a otras motos de su misma caballería y hasta con una 650 c.c. europea. De él se pueden sacar muchas conclusiones.

EL REGRESO A LOS ORIGENES

Para algunos motociclistas la SRX será una moto superada tecnológicamente hablando, una moto de otros tiempos para quienes no finalizaron su asignatura pendiente con las monocilíndricas europeas.

Pero os diré de que son numerosos los motoristas que tras comprar una potente y alucinante motocicleta japonesa, se encuentran en las últimas —económicamente hablando— llegando a plantearse seriamente la situación: o se le da a la moto el trato necesario de taller, mantenimiento, de neumáticos y consumo para poder disfrutarla plenamente, o se reducen drásticamente los recorridos para divertirse con ella.

Ahora con la SRX 600, Yamaha os propone que otra vez los neumáticos vuelvan a durar 10.000 o incluso 15.000 kilómetros, que el consumo, divirtiéndonos, sea razonable, que las facturas de mantenimiento no se asemejen a números telefónicos, etcétera. En un palabra que volvamos a disfrutar de la moto sencilla, tal y como se conocía antes de que los japoneses nos embriagaran con sus motos tetracilíndricas y de pseudo-competición.

Pero nos lo propone a los viejos y a los jóvenes motoristas. A

los viejos el volver a saborear el placer de volver a divertirse con la más pura de las filosofías motoristas, pero sin los problemas de antaño (pérdidas de aceite, problemas con el encendido Lucas — el Sr. Lucas seguramente era un agente japonés contratado para hundir la industria motociclista británica —, vibraciones, etc. etc.) Y

también propone a los jóvenes motoristas la posibilidad de aprender una nueva asignatura que parecería olvidada en los anales de la historia de la moto y que Yamaha ha vuelto a descubrir. Ha vuelto a reinventar las buenas motos monocilíndricas de carretera, para que podamos volver a empezar a disfrutar de la moto de nuevo.

FICHA TECNICA

MOTOR

Tipo: Monocilíndrico cuatro tiempos refrigerado por aire. **Distribución:** Un árbol de levas en culata movido por cadena de tensión automática, cuatro válvulas. **Cigüeñal:** De una pieza con biela desmontable, un eje de balance para mitigar las vibraciones. **Cilindrada:** 608 c.c. **Diámetro por carrera:** 96 x 84 mm. **Relación de compresión:** 8,5 a 1. **Potencia máxima:** 45 CV a 6.500 rpm. **Par máximo:** 5,2 mkg a 5.500 rpm. **Zona roja:** 7.000 rpm. **Carburador:** Dos carburadores Mikuni de 27 m/m. con un sistema cuba común. **Lubricación:** Forzada por bomba, por cárter seco. **Arranque:** Únicamente por palanca de puesta en marcha. **Velocidad lineal de pistón:** A régimen de potencia máxima, 18,2 metros por segundo.

PARTE ELECTRICA

Batería: 12 V. 5 Ah. **Alternador:** Potencia 140 W. **Encendido:** CDI electrónico. **Faro:** Redondo con bombilla H-4 55/60 W. **Ráfagas:** De luz larga.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: Por engranajes, relación 2.387 (74/31). **Embrague:** Multidisco en baño de aceite. **Caja de cambios:** De cinco relaciones. **Relaciones de cambio:** 1ª. — 2,307 = 35%. 2ª. — 1,588 = 50,8%. 3ª. — 1.200 = 67,2%. 4ª. — 0,954 = 84,6% y 5ª. — 0.807 = 100%. **Transmisión secundaria:** Por cadena de juntas tóricas, relación 2,400 (36/15).

RUEDAS

Llantas: De aleación ligera de aluminio con seis brazos. **Medidas:** 2,15 x 18 delante y 2,75 x 18 detrás. **Neumáticos:** Metzeler sin cámara. ME 99 A Sport 120/80 x 18 detrás y ME 33 Láser 100/80 x 18 delante.

FRENOS

Delante: Doble disco de 267 m/m. ranurados, con pinzas de doble pistón opuesto. **Detrás:** Simple disco de 245 m/m. ranurado con pinza de doble pistón opuesto.

CHASIS

Tipo: Tubular con doble cuna cerrada, desmontable por ambos laterales para dejar salir el motor. Realizado en tubo de acero de sección cuadrada. **Basculante:** En tubo de acero de sección rectangular. **Dirección:** Por cojinetes a bolas. **Angulo columna dirección:** 26 grados. **avance:** 103 m/m. **Suspensión delantera:** Horquilla telescópica hidráulica de 36 m/m. de grosor de barras y 140 m/m. de recorrido. **Suspensión posterior:** Dos amortiguadores Kayaba hidráulicos con cinco posiciones de reglaje de muelle.

DIMENSIONES Y PESO

Largo total: 2.085 m/m. **Ancho total:** 705 m/m. **Altura asiento:** 770 m/m. **Distancia entre ejes:** 1.385 m/m. **Distancia al suelo:** 145 m/m. **Peso en seco:** 149 kilos. **Reparto de masas:** 47,7% delante y 52,3% detrás. **Relación peso/potencia:** 3,3 kg/CV. **Peso en orden de marcha:** 176 kilos.

CAPACIDADES

Depósito de gasolina: 15 litros. **Reserva:** 4 litros. **Depósito aceite:** 2 litros sin cambio de filtro. 2,4 litros con cambio de filtro.