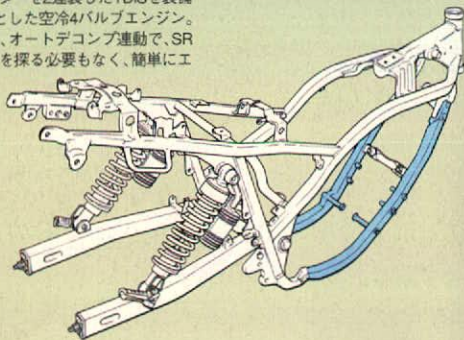




単気筒ながらキャブレターを2連装したYDISを装備し、ドライサンプ方式とした空冷4バルブエンジン。始動はキックのみだが、オートデコンプレッションで、SRのようにピストン位置を探る必要もなく、簡単にエンジン始動できた。

メインフレームをタンク下に露出させたスチール角パイプフレームを採用。バランスを採ったことでエンジンの振動が減り、リジッドマウントが可能となって車体剛性も向上。これがSRXの乗り味のキーポイントだ。



ヤマハ車ならばなんでも揃う！ ——YSP船橋

HERO'S
SHOP

街道沿いの巨大看板と広大な駐車スペースに圧倒される、千葉有数の規模を持つのがYSP船橋だ。新車、認定中古車の販売はもちろん、カスタマイズ、コンプリート販売まで広く手掛けている。撮影に提供していただいたのは、走行8000km、ワンオーナーのSRX400初期モデル。奇跡のオリジナルコンディションのまま、整備して置いてあるんですが、このコンディションで完全な初期モデルというのは貴重だから、ずっ

とウチにあってもいいかな、って思っちゃいますね」(代表・下脇さん)

YSP船橋は、YSP千住、YSP墨田の兄弟ショップで、在庫確保や流通でも強みがあり、幅広い新車展示、中古車の在庫などでも協力体制を取っている。

国内新車、海外向け、輸入モデル、限定モデルといった新車から、素性のしっかりとした認定中古車など、ヤマハモデルならありとあらゆるモデルが手に入るショップなのだ。あ、もちろん、今回の撮影に協力いただいた初期モデルSRX400も販売可能だそうです。価格は問い合わせを。

千葉県船橋市前原西1-15-19
TEL: 047-403-2784
営業時間 10:00~19:00迄
定休日: 月曜(年末年始 除く)
<http://www.infinisports.jp>



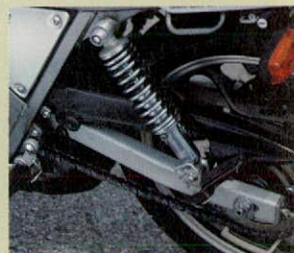
スピードメーターをセンターに、タコメーターをオフセットしたシンプルなパネル。同時期の2ストスポーツSDRも同じデザインのスピードメーターを使用していた。ホワイトメーターが新鮮だった。



SRとは違った意味でオーソドックスなタンク。容量は15ℓで、エアブレンタンクキャップを採用したのも、SRとの明らかな差別化を図ったものだろう。ニーグリップ部はさらにえぐり込まれ、スリムさを強調。



マスの集中化を図ったショートマフラーも斬新なデザイン。2本のステンレスエキパイをチャンバーにまとめ、車体下で消音の容量を稼いでいた。シングアームピボットまわりの凝縮感がSRXの個性だ。



角断面シングアームと2本サスの組み合わせ。SRX6、後のSRX4YSPリミテッドにはリザーバータンク付きリアサスが採用された。タンデムステップがシングアームマウントなのも初期型のみ。



メインフレームとシートレールに囲まれた3角形のアルミ製サイドカバー。正式車名はもちろんSRX400/600だが、車体にはSRX4/6とだけ記されていた。サイドカバー内はこちら側にイグナイターをセットし、小物入れなどはなし。



φ236mmのシングルディスクを採用していた初期型400。兄弟車である600はダブルディスクで、後のYSPリミテッドでは、400にも600と同パーツのダブルディスクが採用された。



同じくスリムな単気筒とはいえ、SRとは違い、グラマラスな曲面を使用したスリムさだったのがSRX。セパレートハンドル、非2眼メーター、フラットなトップブリッジなどがスポーティさを感じさせた。

リアはφ214mmディスクと対向2ピストンキャリパー。RZシリーズにも使用されたデザインのキャストホイールだが、87年のマイナーチェンジではオリジナルの切削加工3本スポークキャストに変更。

