

軽快で力強いSRXが
空冷単気筒の先入観を
粉々に打ち砕いた



A JS7R (マチレスで言えばG50)、BSAゴールドスターを持ち出すまでもなく、かつて空冷単気筒エンジンがスポーツバイクの代名詞だった時代があった。もちろん、多気筒化や水冷の技術がなかった時代の話だけれど、単気筒がゆっくり、のんびりするためのエンジンだと認識され始めた1980年代を、先輩たちはどういう気分で見送っていたのだろうか。少なくともSR400が発売された以降にオートバイに乗り始めたライダーは、空冷シングル気筒の囲気を楽しむ、テイステイな乗り物という印象を持っているだろう。けれどそれは、SRXが発売されるまでの、ほんの短い間だけだったのでないだろうか。

大げさに言えば、それほどSRXの登場は衝撃的だった。厚いトルクを伴った鋭い吹け上がり、単気筒ならではのスリムな車体と、軽量なボディならではの思い通りに動く車体。ホンダCBR400ともスズキGSXR400とも違う速さ。最高速よりも瞬発力、それがシングルのスポーツだ。

なにより、スタイリングが新しくなった。シングルはクラシック、という固定観念をブチ壊す、スマートでスポーティなスタイリング。迫力でも、古さでもない美しさがSRXにはあった。集合マフラーのカン高い音、チャンバーからの悲鳴をとどろかせて走る革ツナギのストリートレーサーに、黒のレザーを着込んだ、ジェットヘルの上品なSRXが「ストリート」と静かに続く、そんな風景が街にあふれるようになったのだ。



YAMAHA SRX4 SPECIFICATIONS

■エンジン：空冷4ストローク単気筒OHC4バルブ ■内径×行程(排気量)：87×67.2mm (399cc) ■最高出力：33PS/7000rpm ■最大トルク：3.4kg-m/6000rpm ■ミッション：5速リターン ■始動：キック ■全長×全幅×全高：2085×705×1055mm ■ホイールベース：1390mm ■タイヤ前・後：100/80-18・120/80-18 ■シート高：760mm ■乾燥重量：147kg ■タンク容量：15ℓ ■発売当時価格：49万8000円



今回撮影にお借りしたSRXに乗って、久しぶりに思い出した感覚だ。スルスルと高回転まで回ろうとする空冷シングル、そして両足の内くるぶしがくつきそうなるほどスリムな車体の、なんと軽やかに街を舞うことか。現在のラインナップでは決して味わえない、独特なスポーツライディングだ。

SRXとは誕生の背景も開発コンセプトも違うことを承知で比べれば、SRXのカチッとしたフレームによる、節度のあるハンドリングこそ、今では味わえなくなってしまうファイリング。

エンジンは非力には違いないけれど、軽量な車体を前に進めるだけのトルクは充分。SRより軽快にフリクションなく、シングルエンジンならではの、右手とリアタイヤが直結しているかのようなトラクションの伝わり方、自分がオ

ートバイの隅々までコントロールできていたような錯覚を覚えるのは、SRXが紛れもなくよくできたスポーツバイクだからなのだろう。現在のモデルで言えば……ちょっと比喩の対象が思い浮かばない、そんな新鮮なライディングフィールだった。

すぐに長距離ツーリングに、ワインディングに出かけなくてもいい。すぐ近所を、ほんの5分乗り回すだけで楽しい。そんなファイリングは、確かにSRが元来持っているものと同じもの。それでも、その一段上の楽しさを、SRXが持っていることを再確認できた。

オートバイらしいルックス、古さと新しさの同居したデザイン、そして充分にスポーティな運動性能。「いま乗るモデルが思い浮かばない」というベテランライダーに、びったりの1台のように思える。