

Für gewisse Stunden

Die neue Yamaha SRX 6 ist ein ungeheuer attraktiver Vamp. Dazu noch mit ausgesprochen wohlerzogenen Umgangsformen. Eben ein Motorrad für gewisse Stunden.

Es ist die Zeit des Abschieds und der Ankunft im Elsaß. Der erste heiße Sommerwind weht die letzten Blütenblätter aus den Bäumen. Die gleißende Mittags-sonne läßt die gelben Rapsfelder leuchten, und die Katzen räkeln sich wohligh auf warmen Steintreppen verträumter Fachwerkhäuser.

Ein uriges Land mit schmalen, einsamen Straßen, von denen die Landschaft nicht zerschnitten wird. Straßen, die sich fast ein wenig verschämt den Konturen von Hügeln und Tälern anschmiegen. Einzyllinderland.

Hier, fernab von überfüllten Autobahnen, die Blechschachtelfluten kanalisieren, läßt es sich trefflich feiern. Den Abschied von den sportlichen Viertakt-Einzyllindern vom Schlag einer BSA Gold Star, einer Ducati 450 Desmo oder einer Velocette Thruxton. Und es gilt endlich die Ankunft des Erben zu feiern, der Yamaha SRX 6.

Bislang mußten Einzyllinder-Freaks auf der Straße mit der SR vorliebnehmen. Ein Arbeitspferd für den täglichen Gebrauch. Für die Karriere als Sportsmann taugt die SR in ihrer nostalgisch braven Bürgerlichkeit nicht so recht. Doch in ihrer vernünftigen Ernsthaftigkeit liegt auch der Schlüssel zu ihrem Erfolg.

Yamaha weiß das und denkt deshalb überhaupt nicht daran, die SR einzustellen. Sie bleibt das vielseitige Mädchen für alles. Der SRX 6 dagegen ist die Rolle eines Charakterdarstellers für Hauptrollen zugeordnet. Neben der SR wirkt die Neue fast ein wenig aristokratisch. Eigentlich durch und durch ein austrainierter Sportler, aber eben ein Athlet im grauen englischen Maßanzug. ▶

Fotos: Zerna

Test Yamaha SRX 6

Der Lack macht's. In Silbergrau-metallic sieht die SRX elegant und distinguert aus. Solch ein Motorrad hat eigentlich einen Namen verdient. Schade, der passende Name, Silver

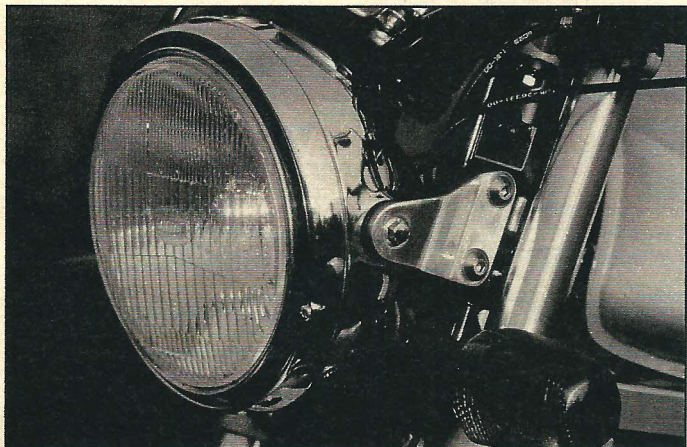
mehr Steifigkeit nachgesagt wird als Rundrohrmaterial. Die Konstruktion folgt dem traditionellen Doppelschleifenprinzip, aber sie bietet zwei originelle Details. So ein merkwürdig kupiertes drittes Oberzugrohr, das sich über zwei Profilbleche auf seine beiden Nachbar-Röhren abstützt. Und die beiden

Rahmenunterzüge sind abschraubbar, das erleichtert die Motordemontage erheblich.

Das Ganze besteht aus Stahl, nur die Schwinge ist aus leichtem Aluminium gefertigt. Da ein Zentralfederbein einen modernen Klassiker nicht so recht kleidet, wählten die Designer

lieber konventionelle Federelemente. Zumal im XJ 900-Regal besonders hübsche Exemplare mit Ausgleichsbehälter parat lagen.

Die SRX ist mit ziemlicher Sicherheit nicht das Produkt einer Marktforschertruppe, sondern die Idee eines einzylinderbe-



Shadow, ist schon für Rolls-Royce reserviert.

Die Aura von Eleganz und Exklusivität ist nicht zuletzt auch Ergebnis von weiser Beschränkung. So verzichtet die SRX weitgehend auf modische Plastik-Accessoires. Sogar die Seitendeckel sind aus Metall, einfach unglaublich. Und die Ingenieure gingen mit ungewöhnlich viel Liebe zum Detail zu Werke.

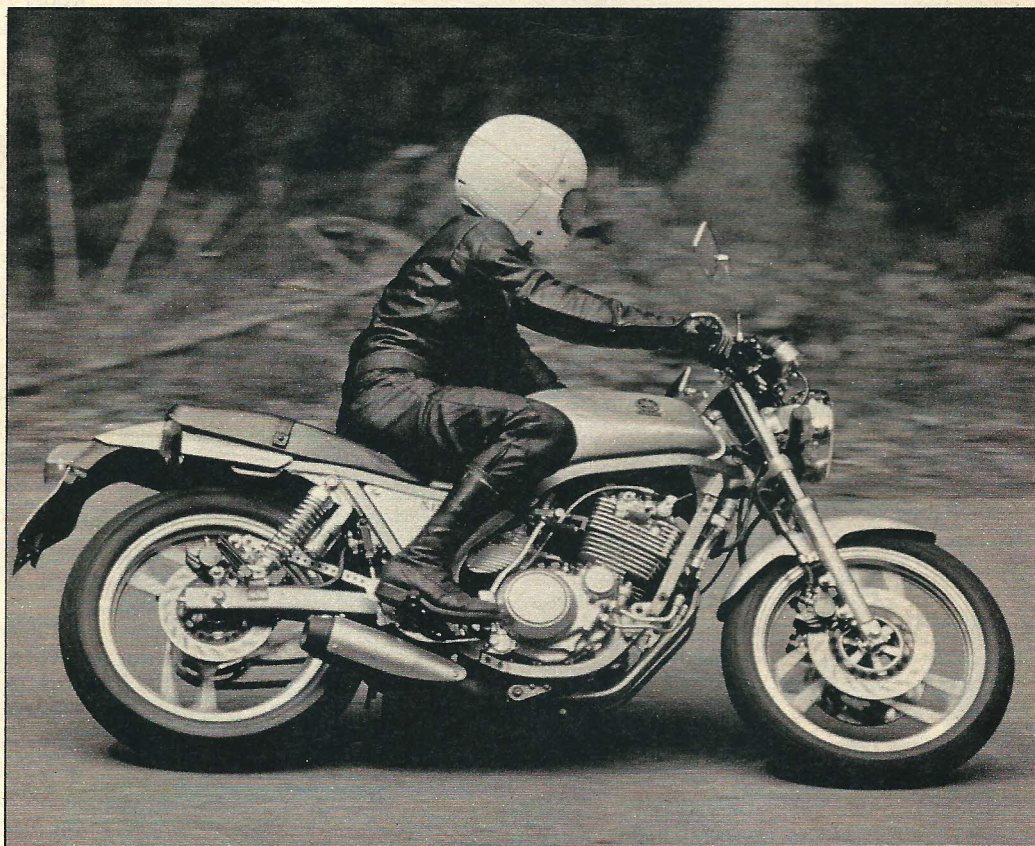
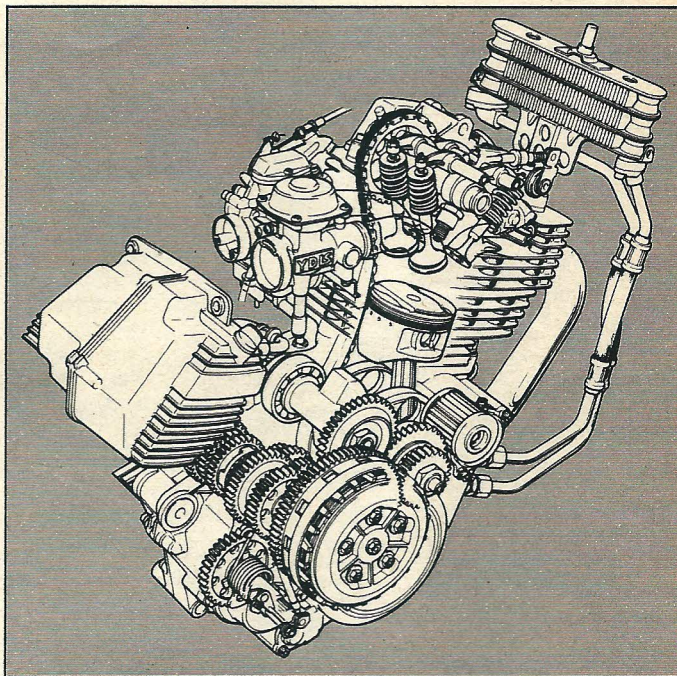
So sind die Halter des Chromscheinwerfers aus dickem gebürstetem Aluminium, ebenso der Armaturent Träger. Darin sitzen vier Kontrollämpchen und der große Tachometer, mit weißem Ziffernblatt, versteht sich. Der kleine Drehzahlmesser wirkt ein wenig wie aus dem Zubehörladen und nachträglich angeschraubt. Das hat seinen Grund, denn hier ist er ausnahmsweise von minderer Bedeutung. Einzylinder werden gemeinhin von kundiger Hand bewegt und sterben somit ohnehin nicht am Drehzahlkolaps.

So richtig neu an der SRX 6 sind eigentlich nur Tank und Rahmen. Den bogen die Techniker aus Vierkantprofilen, denen

Glanzlucht: Scheinwerfer mit Aluträgern (oben)

Durchblick: Zwei Vergasern, vier Ventile und Ölkühler (rechts)

Lustbetont: Kurvenkünstler in seinem Element (unten)



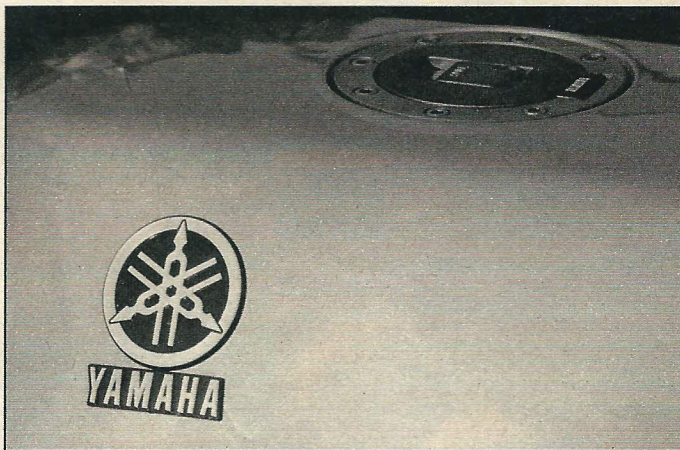
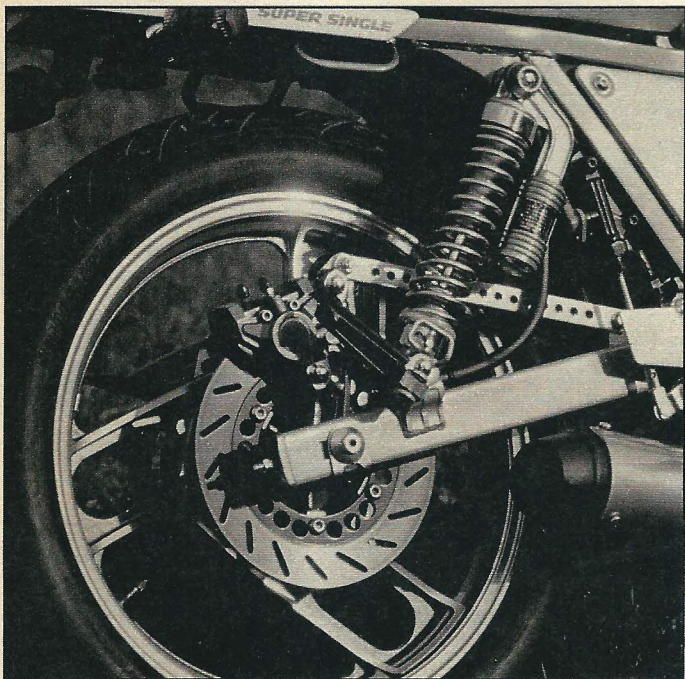
geisterten Entwicklungsingenieurs. Dessen Chef hat wahrscheinlich ungläubig den Kopf geschüttelt, als der findige Mann ihm erzählte, er habe für seinen sportlichen Einzylinder fast alles im Ersatzteillager gefunden, vor allem aber einen für Motorräder dieses Genres überaus idealen Motor.

„Vom XT 600-Motor muß nur die schwarze Farbe runter, dann sieht er ganz toll aus“, mag er begeistert behauptet haben. Er hat recht. Denn unpaniert, sozusagen in Aluminium natur, entpuppt es sich als ganz besonders adreter Vertreter der Gattung Verbrennungsmaschine. Dabei war er

ursprünglich einmal als Erdarbeiter geboren worden.

Doch scheint es ihm fast ein wenig peinlich zu sein, daß er nur einen Kolben beherbergt. Denn er trägt einen ziemlich schlau konstruierten Vierventilkopf. Der läßt auf den ersten Blick an einen Zweizylinder denken, da

ihm ein ausgeprägter Separatismus zu eigen ist. So wird jedes Einlaßventil von einer eigenen Gemischversorgung gespeist, und den beiden Auslaßventilen wurde jeweils ein teurer Edelstahlkrümmer spendiert. Das sieht gut aus, und zwei Auslaßkanäle verbessern als Zugabe die Wärmeabfuhr.



**Renaissance: Die drei Stimmgabeln feiern Wieder-
aufstehung (oben)
Feine Mechanik: gelochte
Bremssattelhalterung im
Profillook. Fußrasten für So-
zius nur Notbehelf (links)**

Yamaha SRX 6: Technische Daten und Meßwerte

Motor*

Luftgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor, Ölkühler, ohe, Kipphebel, Steuerantrieb über Kette, vier Ventile, Bohrung $\times$ Hub 96 $\times$ 84 mm, Hubraum 608 cm³, Verdichtung 8,5, Nennleistung 31 kW (42 PS) bei 6500/min, max. Drehmoment 48 Nm (4,9 mkp) bei 5500/min, zwei Mikuni-Vergaser, Ø 27 mm, Lichtmaschine 125 W, Batterie 12 V/4 Ah, Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Fünfganggetriebe, Kickstarter, Sekundär-antrieb über O-Ring-Kette.

Fahrwerk*

Doppelschleifen-Rohrrahmen, luftunterstützte Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 36 mm, Federweg 140 mm, zwei Federbeine, Federweg 100 mm, Radstand 1385 mm, Lenkkopfwinkel 64 Grad, Nachlauf 108 mm, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 270 mm, Festsattel mit Doppelkolben, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm, Festsattel mit Doppelkolben, Betätigung vorn/-

hinten hydraulisch, Reifen vorn 100/80-18 S, hinten 120/80-18 S.

Abmessungen und Gewichte*

Länge 2100 mm, Sitzhöhe 780 mm, nutzbare Sitzbanklänge 580 mm, zweiteiliger Alu-Lenker 690 mm breit, Wendekreis 4780 mm, Gewicht vollgetankt 172 kg, Gewicht ohne Benzin 161 kg, Tankinhalt 15 Liter, davon 3 Liter Reserve.

Beschleunigung

Werte für zwei Personen in Klammern

0-100 km/h 6,2 (7,7) s
0-120 km/h 8,7 (11,3) s
0-140 km/h 13,0 (17,3) s
0- 400 m 14,4 (15,6) s
0-1000 m 28,2 (30,1) s

Durchzugsvermögen

im fünften Gang
60-120 km/h 11,0 (15,7) s

Höchstgeschwindigkeit

zwei Personen 139 km/h
bei 5500/min

solo sitzend

153 km/h bei 6000/min

solo liegend

170 km/h bei 6600/min

(Temperatur 15 Grad, zwei m/s Gegenwind)

Bremsverzögerung

100-0 km/h . . . 45,0 m (8,55 m/s²)
130-0 km/h . . . 74,3 m (8,78 m/s²)

Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv
50/51, 80/81, 100/103, 130/131 km/h

Drehzahlmesserabweichung

Anzeige/effektiv
3000/2950, 5000/4950,
7000/6900/min

Kupplungshandkraft

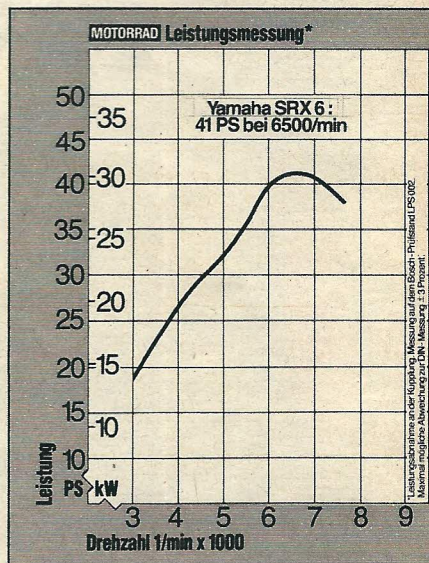
40 Newton

Verbrauch: Superbenzin

Testverbrauch 5,8 Liter/100 km

Preis

noch nicht bekannt



Soll und Haben: Mit 41 PS verfehlte der Einzylinder das Planziel um ein PS

Die Vergaser sind ziemlich ungleiche Brüder. Die Hauptarbeit übernimmt der linke Schiebervergaser, das Unterdruck-Gegenstück vom rechten Flügel bleibt bis Halbgas arbeitslos. Erst dann öffnet eine Mitnehmerwelle seine Drosselklappe.

Das Ganze hat auch einen Namen: YDIS – Yamaha Duo Intake System. Diese Registeranordnung soll die Vorteile von kleinen und großen Vergasern ►



Test Yamaha SRX 6

kombinieren. Kleine Vergaser produzieren hohe Strömungsgeschwindigkeiten im Ansaugtrakt. Das sorgt für einen prall gefüllte Zylinder schon bei niedriger Drehzahl und somit für guten Durchzug. Deshalb hat Yamaha auch die einzelnen Vergaserquerschnitte mit 27 Millimetern klein gehalten.

Bei hohen Drehzahlen ist das Gegenteil gefragt, möglichst große Ansaugschlünde. Der unterdruckgesteuerte Membranvergaser vor dem rechten Ventil hat seinen Schieber erst bei Höchstdrehzahl ganz geöffnet. So wirken die beiden SRX-Vergaser wie ein Exemplar mit variablem Querschnitt.

Kaum weniger Aufwand steckt im Auspuffsystem. Dessen Bedeutung wird bei Viertaktern gern unterschätzt. Zu Unrecht, denn die schwingende Abgasäule kann die Entsorgung des Zylinders erheblich fördern. Jedenfalls dann, wenn das Auslaßventil genau in dem Augenblick öffnet, wenn im Rohr gerade Unterdruck herrscht. Yamaha hat sich deshalb mit dem SRX-Auspuff ganz besonders viel Mühe gegeben.

Der ungemein attraktive, dicke Auspuffstummel läßt auf eine Krawalltüte schließen. Aber nichts davon. Die SRX zählt zu den Leisetretern. Denn unter dem Motor verbirgt sich ein trickreicher Vorschalldämpfer, der zusammen mit dem Endrohr gleich drei Expansionskammern bildet. So ergibt sich nicht nur effiziente Schalldämpfung, sondern eben auch das leistungsfördernde Resonanzsystem.

Die Techniker sorgten sich auch sehr um den Wärmehaushalt ihres Großkolbenmotors. Deshalb verfeinerten sie seine Trockensumpfschmierung und ►

**Pour Connaisseurs:
Sachverstand ist von Alter
und Geschlecht unabhängig
(links)**



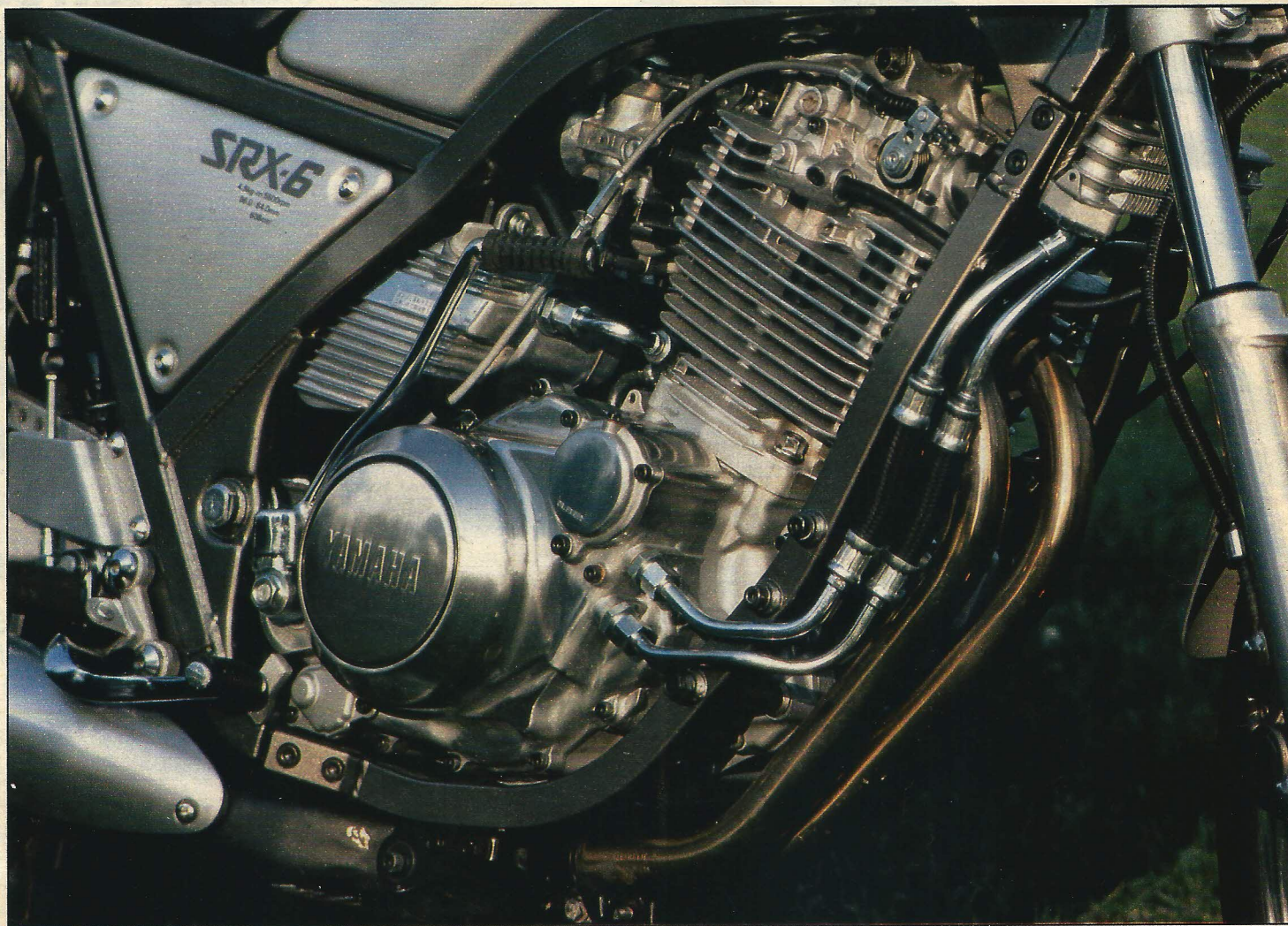
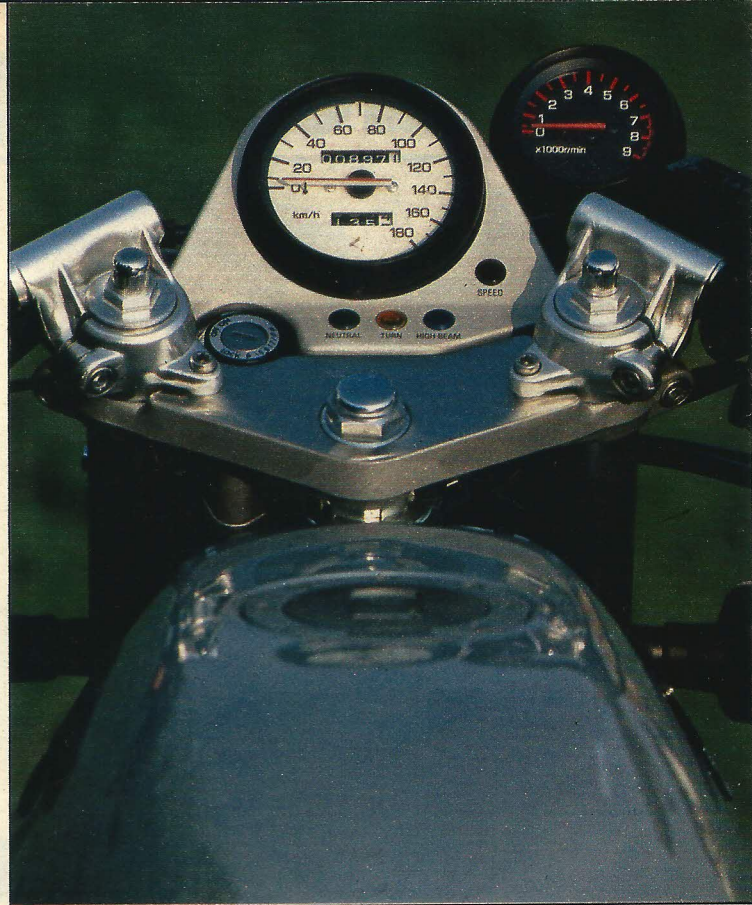
Test Yamaha SRX 6

spendierten ihm einen Ölkühler, den hochglanzverchromte Leitungen versorgen. Der neue Öltank sieht unheimlich teuer aus, ist er doch aus zwei soliden, gegossenen Aluminiumteilen gefertigt und obendrein auch noch hübsch verrippt. Nur beim Ölmeßstab muß plötzlich die Sparwut ausgebrochen sein, denn der ist aus billigem Kunststoff. Aber das ist halt recht praktisch, es verhindert Brandblasen an den Fingern.

Soviel geballte Technik gibt eigentlich Anlaß zur Sorge. Schließlich besteht der spezifische Reiz eines Einzylinders nicht zuletzt in seiner vertrauenerweckenden Schlichtheit. In einer Technik, die auch ohne Doktorhut der Ingenieurwissenschaften mit dem kleinen Notbesteck zu kurieren ist.

Doch die SRX läßt weidlich Einzylinderromantik übrig. Das beginnt schon mit der Startprozedur. Dazu bedarf es der beliebten Leibesübungen auf dem Kickstarter und einer artigen Verbeugung nach japanischem Brauch. Denn erst muß die hinderliche Fußraste aus dem Hebelweg geklappt sein. Die Yamaha läßt sich nicht lange bitten, sondern quittiert ein, zwei herzhaft Tritte mit selbststättigen viertaktenden Lebensäußerungen. Da es ein ganzes Stück Arbeit bedeutet, 600 cm³ mit dem Fuß auf 71 cm³ zu komprimieren, hilft ein automatischer Ventilausheber über den Verdichtungsstempel.

Leistungsschau: SRX-Cockpit; Selbstbewußt: Die Motordaten zieren den Seitendeckel, (unten); Hubraum statt Wohnraum: Lieber eine billige Wohnung als ein billiges Motorrad (rechts)





Akustisch ist der SRX-Motor doch ein wenig enttäuschend, da schon arg leise. Aber er kann dennoch mit jenem herben Charme aufwarten, der großkalibrierte Einzylinder so reizvoll macht. Im Grund seines Kurbelgehäuses ist er ein braver Bursche, der sich schon knapp über Leerlaufdrehzahl kräftig ins Zeug legt. Ab 2000 Touren zieht er wie ein Ochse. Erst knapp über 6000 Umdrehungen geht ihm ein wenig die Puste aus. Doch diese Drehzahlregion gilt bei Einzylindern sowieso als unschicklich.

Pudelwohl fühlt er sich im Bereich von 3000 bis 5000 Touren. Hier läßt die Ausgleichswelle gerade so viel Vibrationen übrig wie nötig, damit der Einzylinder von Freunden erschütternder Motorradtechnik als vollwertige Persönlichkeit akzeptiert werden kann.

Der Schalthebel führt so natürlich ein geruhames Leben. Die Schaltarbeit vollzieht sich leicht und exakt, ganz wie vom Enduromodell XT 600 gewohnt. Das Getriebe mußte sich freilich leichte Modifikationen gefallen lassen. Der erste und der fünfte Gang sind für den ausschließlichen Straßeneinsatz länger übersetzt. Zu den leichtgängigsten Vertretern ihrer Art zählt die Kuppelung. Obwohl sie ohne Hydraulik operiert, kann sie selbst zarte Händchen nicht überfordern.

Ein sportliches Motorrad braucht keine 100 PS. Weniger als die Hälfte sind genug. Die SRX 6 beweist das nachdrücklich. Sie läßt es bei 42 PS bewenden und wirkt trotzdem niemals schlapp oder kraftlos. Ihr Drehmomentmotor sorgt für eine ausgeprägte Gelassenheit, auch wenn forsches Tempo angesagt ist.

Zu hurtig bewältigtem Kilometerverzehr läßt schon die Sitzposition ein. Die ist zwar sportlich versammelt, aber dennoch recht behaglich ausgefallen. Sogar die dünne Sitzbank, der man nicht so Rechtes zutrauen mag, erweist sich als ausreichend bequem. Und das Motor- ▷

Test Yamaha SRX 6

rad paßt einfach wie ein Handschuh. Alle Bedienungselemente finden sich dort, wo sie hingehören, die Lenkerstummel zwingen nicht zu einem abenteuerlich verbogenen Rückgrat.

Zum Anschmiegen lädt der schlanke Tank ein, der die Maschine für den Fahrer kleiner und kompakter scheinen läßt,

auslauf ebenso wie durch ein stoisch ruhiges Kurvenverhalten. Biegungen aller Art lassen sich ungemein zielgenau und mit sauberem Strich umrunden. Lediglich bei Lastwechseln in sehr schnellen Kurven ergibt sich eine minimale Unruhe um die Längsachse. Nicht weiter tragisch, denn die SRX folgt willig den typischen Handbewegungen ihres Herrn.

Und sie beweist, daß Handlichkeit in schnellen Wechselkurven keine Domäne der 16-Zoll-

Motorräder sein muß. Und auch über die Schräglagengrenze gibt es nichts zu klagen. Denn die bestimmt der Mut des Fahrers und die Haftgrenze der gutmütigen Bridgestone-Reifen. Weder Auspuff noch Fußrasten nehmen vorzeitig mit dem Asphalt Fühlung auf. Deshalb sind die Fußrastenschoner in Form kleiner abriebfester Metallpilzchen ziemlich überflüssig.

Ein Bremsweg von 45 Metern aus 100 km/h ist ein stolzer Wert

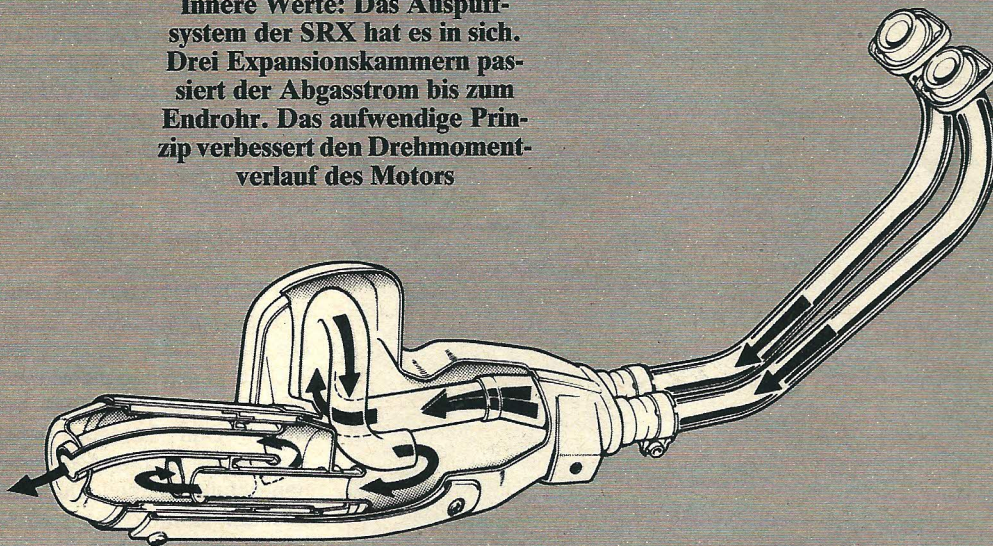
und gehört zum besten in dieser Klasse. Die Dreischeibenanlage gehört denn auch zum feinsten, was der Markt zu bieten hat. Dank der Festsättel ist der Druckpunkt genau zu lokalisieren und auch Dosierbarkeit und Handkraft lassen nichts zu wünschen übrig. Auch die hintere 245-Millimeter-Scheibe läßt sich gefühlvoll dosieren und neigt nicht allzu früh zum Blockieren.

Diese Bremse kann viel mehr als der Motor. Denn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h ist die SRX nicht gerade unter die begabten Rennläufer einzusortieren. Sie blieb immerhin vier km/h unter der Werksangabe. Und sie ist auch ein wenig übergewichtig. Yamaha schreibt ihr 149 Kilogramm Trockengewicht ins Stammbuch, die Waage förderte indes vollgetankt 172 Kilogramm zutage.

Doch die Höchstgeschwindigkeit ist genau genommen nur auf der Autobahn interessant. Und da hat die SRX nun gar nichts verloren. Dort langweilt sie sich ganz furchtbar. Ihr Me-

Ansichtssache: Von links wirkt der Super Single fast schon zierlich

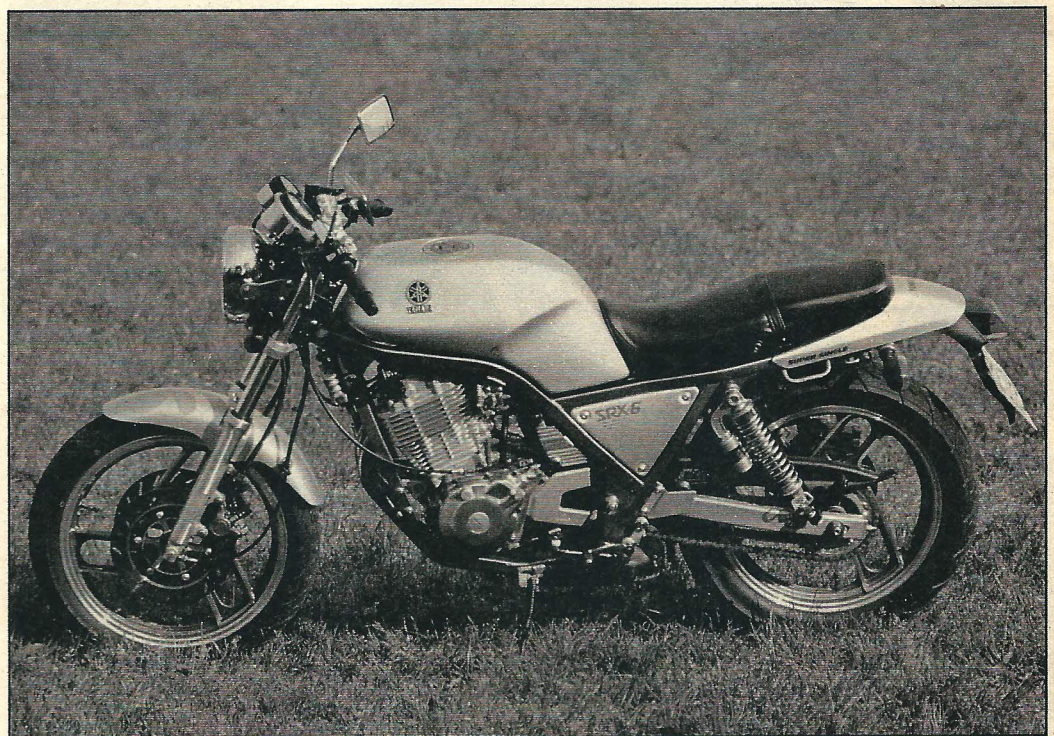
**Innere Werte: Das Auspuffsystem der SRX hat es in sich. Drei Expansionskammern pas-
siert der Abgasstrom bis zum Endrohr. Das aufwendige Prinzip verbessert den Drehmomentverlauf des Motors**

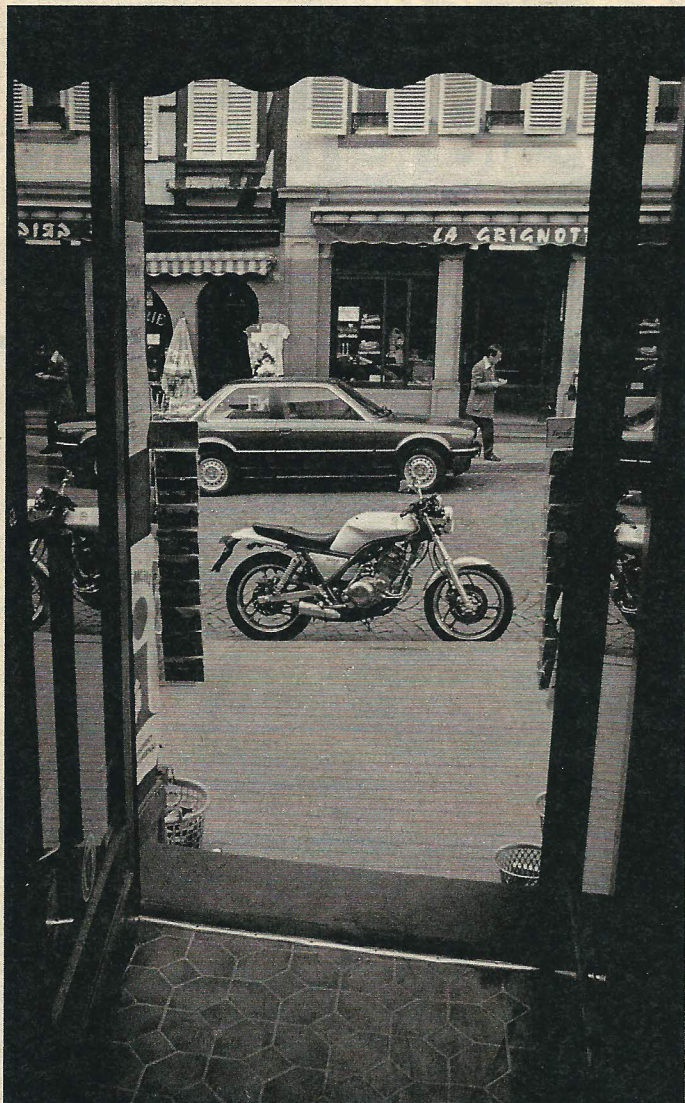


als sie eigentlich ist. Mit 15 Litern Schluckvermögen ist er gerade noch groß genug ausgefallen. Bei einem Verbrauch von 5,8 Litern ergibt sich ein noch akzeptabler Aktionsradius von 260 Kilometern.

Ganz und gar unsportlich, geradezu von sanftmütiger Wesensart ist die Federung. Das ist gut so. Zumal die SRX nicht zum Aufschaukeln neigt. So verlieren auch kräftig ondulierte Straßen ihre Schrecken und lassen sich mit fast unvermindertem Tempo unter die Räder nehmen. Lediglich bei kurz aufeinanderfolgenden Schlägen wirkt die Gabel manchmal ein wenig überfordert und scheint sich störrisch zu verhärteln.

Der sportiven Optik wird das Fahrwerk rundherum gerecht. Es erfreut durch guten Gerade-



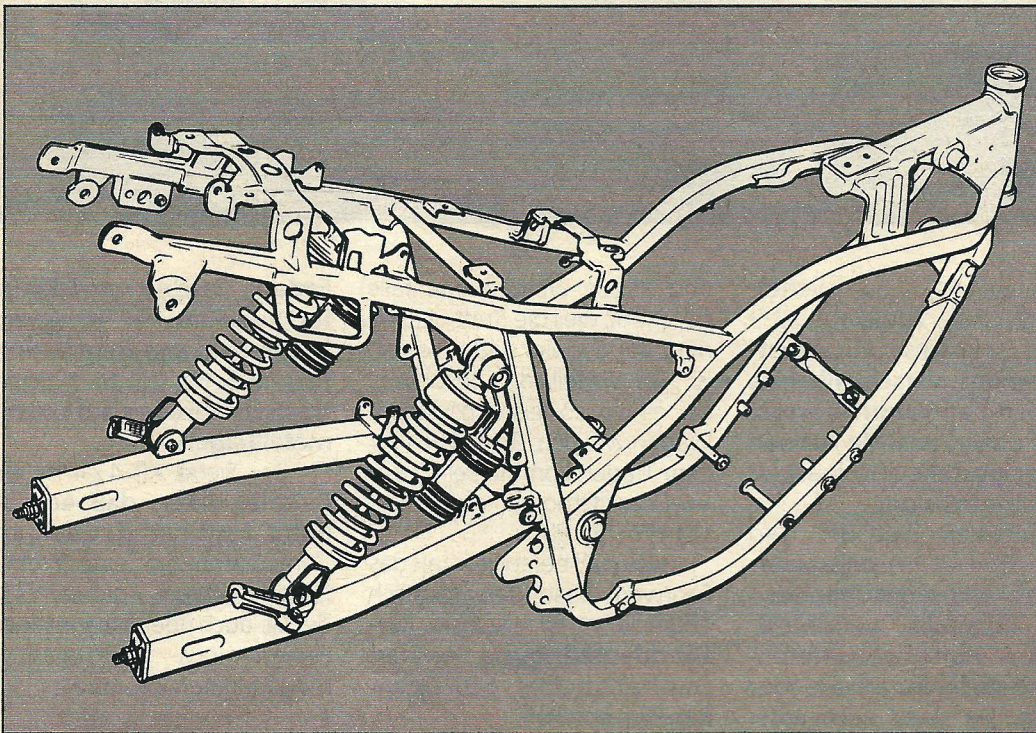
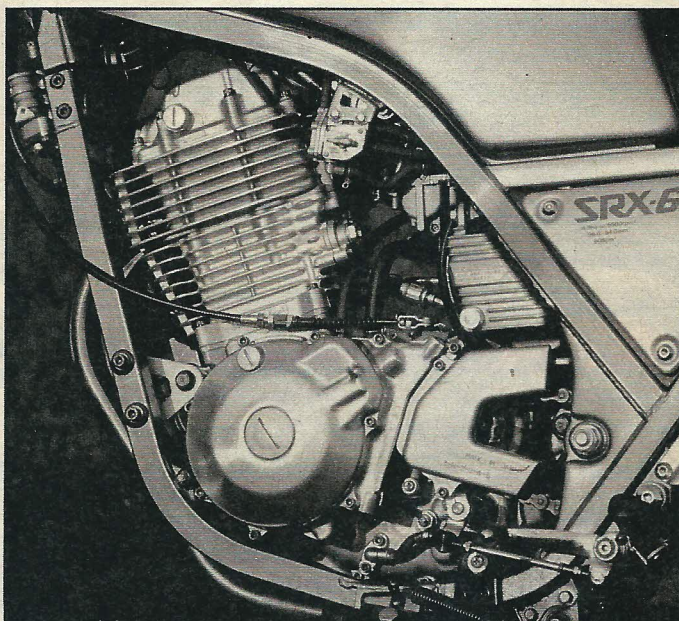


tier sind Landstraßen. Am besten die im Elsaß, denn sie haben den herrlichen, griffigen Belag. Der SRX schlägt auch eine optimale Stunde. Sonntagmorgens zwischen fünf und sechs, wenn sich nur selten ein hinderliches Auto auf die Straße verirrt.

Aufstehen lohnt sich. Alleine versteht sich, denn für das Leben zu zweit taugt diese Yamaha nun garnicht. Sie scheint sogar bestrebt, den Sozius abzuwerfen, die Soziusfußrasten an

der Schwinge bescheren Mitfahrern ein bewegtes Dasein. Aber schließlich bewertet auch kein vernünftiger Mensch die Qualitäten eines Sportwagens nach dem Wohlbefinden der Fondpassagiere.

Yamaha ist mit der SRX ein überzeugender Wurf gelungen. Sie ist so schön, daß sie zumindest im Winter dem heimischen Wohnzimmer zur Zierde reichen würde, und trotzdem ist sie eine Fahrmaschine par excellence. Die Ma-



Gassenhauer: Die SRX ist aus jeder Perspektive ein Blickfang (oben links). Kabelanschluß: Die Kuppelung wird über einen Bowdenzug betätigt (oben). Stabilitätsprinzip: SRX-Rahmen (links)

nager scheinen das auch zu wissen und haben deshalb beim Preis ganz schön hingelangt. In Japan kostet der Beaustramme 7500 Mark. Es steht zu befürchten, daß der Preis für Deutschland noch einige Hunderte höher ausfällt.

Schwerwiegender ist freilich ein anderer Makel. Die Saison 1985 ist kein SRX-Jahr, die neue Yamaha ist wahrscheinlich erst im nächsten Frühjahr zu haben. Aber Warten lohnt sich, der Sektor darf schon mal kaltgestellt werden. *hb*

