

# La Lettre du SRX



N° 4 - Mai 2001 - Email [daniel.neveu@wanadoo.com](mailto:daniel.neveu@wanadoo.com)  
<http://wwwusers.imaginet.fr/~yvesjpv/srx/>

## Editorial

Encore un numéro de notre « journal », un peu désordre certes, mais plein d'esprit surtout par les élucubrations de notre ami JeanPierre COZ. Nous sollicitons chacun pour nous adresser articles, trucs et astuces, mais aussi annonces pour que cette feuille de chou devienne un lien véritable, reflet de la vie du Club... Bientôt vous recevrez les premières infos pour nos 2 manifestations en Bretagne et en Auvergne, inscrivez-vous le plus vite possible pour faciliter la tâche des organisateurs plein de bonne volonté.

A ce jour nous sommes déjà une trentaine d'adhérents c'est extra mais il faut poursuivre nos efforts pour une plus large représentation et tenter de préparer une rencontre nationale à l'occasion du rassemblement en Hollande. Appel à toutes les bonnes volontés.

A bientôt.... Daniel



## Carburateur

Dans un triple but de la réduction de consommation, d'amélioration de la souplesse et d'augmentation de la puissance, Yamaha a équipé ses XT d'un carburateur double corps à ouverture différenciée. Ce carburateur est réalisé par l'association d'un carburateur type VM, c'est à dire un carburateur dont la levée du boisseau est directement commandée par les câbles de la poignée de gaz, et par un carburateur type BS, c'est à dire un carburateur du type à dépression. La cuve à essences, commune aux deux carburateurs, est sous le carburateur type VM. Cet ensemble est baptisé YDIS, c'est à dire Yamaha Duo Intake System (Système d'admission jumelée Yamaha).

Chaque carburateur, ou plutôt corps de carburateur, alimente un seul des deux conduits d'admission de la culasse. Le 1<sup>er</sup> corps (type VM) débite dans le conduit gauche, et de 2<sup>ième</sup> corps à dépression débite dans le conduit de droite, ces conduits étant indépendants l'un de l'autre. Aux faibles ouvertures de gaz, seul le 1<sup>er</sup> corps débite. L'admission des gaz frais est donc décentrée de la forme de la chambre de combustion aidant, il s'ensuit une turbulence qui améliore le brassage du mélange air-essence, d'où une combustion, plus complète et plus efficace.

De plus, cette turbulence est améliorée par le faible diamètre du conduit d'admission, ce qui accélère le mouvement de la veine gazeuse. A partir de 10 mm de levée du boisseau du 1<sup>er</sup> corps, le papillon du 2<sup>ième</sup> corps commence à s'ouvrir, et provoque la levée progressive du boisseau qui se trouve alors soumis à la dépression régnant dans la tubulure d'admission droite. La levée du boisseau va dépendre de la dépression totale qui lui est communiquée, dépression qui varie selon l'ouverture du papillon des gaz et le régime moteur. Selon Yamaha, aux ouvertures maximales, ce montage augmente de 20 % la capacité de remplissage du moteur, comparativement à un seul carburateur.



## Super

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, le super plombé a laissé sa place à un

mélange de SP 98 et d'un additif de pas toujours de bonne qualité. Le SRX tous comme les monos Yamaha depuis 80 accepte le SP95 ou le SP98 pur. Je n'ai personnellement pas modifier mes habitudes au 1 er janvier 2000, n'ayant pas trouver de changement ni à la pompe et ni dans les performances de ma machine. Jusqu'au jour de ma rencontre avec un ingénieur d'un grand groupe pétrolier. Il s'avère que le SP98 contient du potassium qui le rend très corrosif et attaques joints et membranes. Autre dé avantage le SP est une essence qui vieillit mal et donc si vous rester plus de deux mois sans vous servir de votre moto vous êtes bon pour changer votre carburant. En conclusion , il est préférable de faire son mélange soit même avec du SP95 et d'y ajouter un additif de meilleure qualité ou de faire rectifier les portés de soupapes si votre machine n'a pas été conçu pour le SP. Le SRX étant censé accepter le SP95 sans aucun additif je vais tenté l'expérience et je vous ferai part de mes remarques dans les semaines a venir. La question qui se pose maintenant faut il changer ta taille des gicleurs et modifier les réglages carbu ? Si vous avez de votre coté une expérience en la matière n'hésiter pas a nous la faire partager. ED

Pour fêter mon arrivée je me devais d'apporter un éclairage personnel à vertu multiplicative... au sujet du mouvement hédoniste d'un piston, seul dans l'unique cylindre... et content de l'être. Si le plaisir est le maître mot de toute cette affaire, il ne suffit pas à éclairer la chose... Il serait dommage de passer à côté de ce bon-

heur et/ou de ne pas le reconnaître. Chers SRXeux, si vous n'avez pas eu entre les jambes un 2 soupapes longue course d' au moins 45 chevaux ( mesurés ) à la roue arrière et disposant d'un couple orgasmique qui, dès 3500 tr/mn, vous monte en régime et ce... fabuleusement longtemps .... et bien vous n'avez aucune idée du vrai plaisir que peu procurer un vrai mono... à un vrai motard... sur de vraies routes ! Bref ..vous ignorez tout de La Moto ! Je sais... je sais... je sais... J'agace ! Vous allez me dire que le moteur du SRX est délicieux... soit ! Vous allez me dire qu'il permet en le décongestionnant et en le vitaminant d'approcher quelque plaisir... si vous voulez... Vous allez me dire que le cadre de la belle autorise les plus douces fantaisies sur nos petites routes de campagne... je veux bien... Des doués.. et même des moins doués me le prouvent à chaque fois ! Vous allez me dire .... vous allez me direeeee... qu'est ce que vous allez me dire ? Je n'aborde pas ce sujet avec le ton du Gus qui croit en savoir plus que tout le monde, mais je l'aborde plutôt avec un ton nostalgique lié indéfectiblement aux " single " des écoles anglaise et italienne. Exit la production japonaise ? Que neni... le mono 500cc du SR est venu nous sauver en l'an 7... ! Tous à genoux misérables pêcheurs.... ! La recherche de la douceur, dans ce monde en voie d'aseptisation, a conduit, pour des raisons bassement mercantiles, les constructeurs à convertir les bonnes vibrations en des oscillations molles... empreintes d'ennui et le plus souvent accompagnées d'une perte de " sensibilité motocycliste fine " comme l'écrit Roberto Patrignani, un bon connais-

seur de la moto. Une belle grosse voix bien sourde, grave et profonde en sortie d'échappement avec des claquements secs et des explosions au ralenti lorsque vous coupez les gaz... à l'accélération... une traction sauvage faite de muscles puissants nourris avec de bonnes patates et pas d' la purée... Puis, lors d'un coup d'sang... pulsion certainement freudienne et monotéique... l'essorage de la poignée de gaz pour un " coup de pied au cul " ... non moins freudien ... lui aussi. SRXeux mes frères... connaissez-vous cela ? Le coup de pied au cul est bien loin de celui que vous avez peut-être reçu dans votre prime jeunesse... il est la résultante d'une utilisation subtile du vieux principe fondateur matérialisé par une " Vélocipédraisiavaporianna " que l'on peut voir sur une gravure conservée au Musée du conservatoire de Arts et Métiers de Paris... Le tout début quoi !!! Par ce délicieux mouvement... " Nos reins, comme dit la Bible, ne sont plus que désir et espérance... C'était la seconde culturelle... Voici la culturelle... le bon Paul Claudel en 1937 ( j' peux donner le mois et le jour pour les septiques... ) écrivait à propos de la motocyclette et des campagnards qui vivaient autour de Reims... Maintenant leur champ est le monde comme dit la devise han-séatique: Plaintives Andromédes, là-bas, comme au fond de quelque château en ruines, ne vous désolerez pas ! Voici votre libérateur qui arrive du fond de l'inconnu pour vous emporter, à cheval sur la foudre et la détonation ! " J'vous fais pas d' dessin cette moto ne pouvait être que le Mono 500cc du SR... bien amphétaminé...et confortablement installé dans une partie-cycle de SRX ... Bon !..... d'

accord... d' accord... tous les avis contraires sont pardonnés... à condition d' être argumentés ! Sachez que je fais grâce au longue course 4 soupapes... Toutefois, pour votre pénitence, vous apprendrez par coeur le Tableau Comparatif Réalésages de frère Xavier, un moine bénédictin en méditation cylindrique permanente qui vit à Gromono, village situé entre La Bielle Carrillo et iseco Saint Poum Poum... pas bien loin d' Vernon. C' est une contrée explosive et alternative, un must ! Certains disent qu' "il" refroidit son gromono avec de l' eau de Seine... les mystiques ça méga détonnent complètement... Gromonoesquement vôtre,

JNP COZ

PS: Je ne peux pas tout vous dire d' un seul coup à propos de mes pratiques de sorcellerie mécanique mais je vous en livre une... bien grasse. Allez chez votre pharmacien et acheter des topettes d' huile de ricin ... les gens normaux ( concept gerbatif s' il en est ... ) l' utilisent pour perturber le schisme stomacal et accélérer le transit intestinal des sus nommés... Nous, on versera la dose dans le réservoir d' essence et là , moteur en marche, une odeur enivrante... un peu piquante... viendra vous titiller les muqueuses nasales... Nirvana es-tu là ? Essayez cela le soir... prenez deux monos avec potion... un frère initié ( ou une sœur pour les obsédés...) ... à la tombée de la nuit... pas moins de 17 ° de température ambiante.... petites routes qui serpente dans la forêt... gaz... puis, tantôt devant tantôt derrière... couple maxi sur tous les rapports... plus si affinité... Res-

pirez FORT... !!!!!!!!!!!!! ... Vous n' êtes plus un simple mortel..... Vous êtes... un " Initié de la Secte des Gromonos ". Vous venez de reconnaître le bonheur... Pour avoir tester les deux, je pense que le supertrapp à le bruit le + sympa (très poumpoumesque) , le BSM VAMPIRE que j'ai actuellement sonne très différemment, il est + rauque et hurle carrement dès que tu envoies la sauce. Au niveau de l'efficacité, le BSM est loin devant; toutefois, par

l'adjonction de disques supplémentaires sur le Supertrapp, il doit y avoir moyen d'en améliorer l'efficacité, j'étais quant à moi dans une configuration à 6 disques et j'ai discuté avec quelqu'un qui était avec 12 disques, et là, il paraît que ça envoyait très fort. Au niveau du look, j'ai sur le site du club des photos de ma machine dans les deux configs. Si tu veux un supertrapp, je pourrais te donner les infos pour le faire venir des USA.

Bonjour !

Je souffre un tout p' tit peu... à vous lire... l' angoisse de la distance, de la fatigue des corps, de la violence des éléments... Un minimum de vent m'est tout de même indispensable pour rouler de plaisir... quant au confort de mes fesses... j'ai vraiment autre chose à faire quand je balade... mon esprit est ailleurs ! Nous sommes proches du demi-siècle et avec nos monos nous parcourons l' Europe en passant exclusivement par les routes secondaires. La motarde qui m'accompagne est plutôt d' un gabarit "léger" mais huit jours après son permis elle chevauchait sa

500 SR pour aller s' amuser sur l' Isle de Man avec toile de tente et camping gaz... Quinze jours de joyeuseté au paradis des "road races". Balade inoubliable que nous avons réitérée depuis cinq fois. L' Italie avec nos deux enfants et tout l' barda... Et bien même à quatre... quelque petite arsouille avec mon fils ( exceptionnellement au guidon, c' est un sauvage...) , chargés comme des mulets ( pas nous... les motos ) ! Les Dolomites et la région des lacs sont un régal à moto et vous aurez la joie, en été, sur des routes fantastiques de vous mesurer à des motards italiens prêts à tout pour être devant ! Suisse, Autriche, Yougoslavie Opatija et son circuit du bord de mer de l' époque " Continental Circus"....,

République-Tchèque( magnifique et pas chère du tout; idéal pour les très petit budget, Allemagne ( Munich/Rouen dans la journée...) Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, Angleterre et surtout l' Ecosse... un autre paradis de la moto... je peux fournir un road-book à ceusses qui veulent ( si je le retrouve). En septembre on pense partir pour la Norvège, si mon prototype est opérationnel ( ça tarde...). L' année prochaine on envisage une destination plein sud... l' Iran. Y penser, préparer son périple... sont des étapes délicieuses qui font partie intégrante du voyage. Sur des périodes courtes il est bien entendu possible de faire plein de choses. Je suis allé voir la course de côte de Barr en Alsace... magnifique, même si pendant trois jours je n' ai eu que de l' eau ... j' ajoute que

pratiquant le camping sauvage l' humidité ne m' a pas quittée... et alors ! Quinze jours après je séchais ( encore) au Mans pour le GP de France. Certes il faut un peu de technique... cela ne peut s' acquérir qu' en pratiquant comme le dit fort justement SRX/TRX. Le motard libre et rebelle met des forces en marche et ensuite seulement, comme l' a si bien dit St Exupéry, les solutions suivent... Ne vous prenez pas l' choux, roulez c' est tout bon ! X. on va bientôt à Honfleur prendre "notre" café, je te tél asap. Salut

JP

Nota : Tenez, une idée à creuser pour ceux qui aiment attaquer sauvagement et très longtemps... pas très loin de Coblenche en RDA, le circuit du Nurburgring est ouvert à tous... lancez vos moteurs de recherche... ya des gus qui ne vivent que pour tourner sur ce circuit... étonnant ! PS : Dan... après l' formol... tu songes à quoi pour ton bouilleur ? Si tu as besoin d' effectuer une intervention mécanique délicate (montage/réparation), exprimes-toi, le "réseau" regorge de compétences. Sur le circuit Carole, le dimanche, on voit parfois des types "tourner" le torse bien droit, à 3 km/h dans les virages, avec des sacoches latérales. C'est bien de tours de manège qu'il s'agit. Faire un tour d'Europe en SRX, c'est tout autant ridicule que de confondre circuit et tour du lac de Côme. Le ridicule ne réside pas dans la machine mais dans l' inadéquation machine/usage. Le dimanche, on voit aussi bcp de

mobs ou de 125, préparées course ou pas. Ils ne sont pas ridicules car l'esprit du lieu est respecté par l'engin et son pilote. Qd je me retrouve à la nuit tombante, sous la pluie, sur une nationale pas bien entretenue, avec un SRX\* bien tape-cul qui éclaire dans les coins, j'ai pleine conscience de mon ridicule (lequel peut virer au grotesque voire au dramatique plutôt facilement), tout en sachant que ça se reproduira probablement, car je n'ai pas les moyens d'avoir une moto pour chq usage. Mais en arrivant, j'écraserai in peto en rêvant de BMW à doux bruit de turbine électrique.

Jp

D'accord, mais quelle est LA moto polyvalente. Si je remonte de Nimes à Paris j'aimerais la SRX pour traverser les Cévennes, et arrivé en Lozère c'est mon trail qui ferait merveille sur les routes et chemins de l'Aubrac, mais passé Clermont-Ferrand pour enquiller l'autoroute je ne vois pas mieux qu'une pantoufle qui abat des bornes sans me ruiner la santé. J'ajoute que pour mes courses en ville ma 125 est irremplaçable. Enfin je suis tenté par une 350 RDLC qui ne me semble raisonnablement utilisable que sur piste. Alors, je mets toutes les bécanes dans un camion? Au moins, il me semble que la SRX n'a pas de vices, je la trouve seulement peu adaptée au chargement et au passager et crevante sur longues distances, peut-être (surement) par manque de condition physique mais ça c'est la rançon du coup de vieux. Pour les qualités, elle

tient le parquet, freine bien, et l'éclairage, s'il n'est pas au xénon, n'est pas si mal. Bref, homogène et très saine ce qui en fait déjà un bon outil. Bon, et puis arrêtez de chamberer les vieux!

Bonjour !

Gotainer était "Le Mambo du Décalco " ... et moi je serai "Le Rambo du Mono"... pourquoi pas, mais juste l' instant d' un courriel... Pas plus ... hein ! Ce que je fais en mono... je le fais pour trouver du plaisir et c' est moi qui décide où est mon bon plaisir. Amoindrir ce plaisir, le combattre ou le honnir, ce peut être aussi mal en parler. Ou en parler de telle sorte qu' on ne le reconnaisse plus, qu' on ne sache plus à quoi il ressemble, qu' il ait été tellement travesti qu' on le retrouve défiguré, dévisagé. Souvenirs heureux d' hier ou promesses de jubilations demain, tout est vecteur de satisfaction dans le pur et simple moment, ici et maintenant. La présence pure est l' unique dimension du plaisir. Dire le plaisir donne du plaisir, le formuler, le raconter, le mettre en mots, le proposer à autrui, c' est en varier les modulation, en décupler les forces. Son expression, c' est aussi son essence (SP 95 ) , sinon l'inverse. Apprivoiser la part maudite de l' existence en mettant en réserve tous ces plaisirs... n' est-ce pas là notre quotidien... à pied, à cheval ou à moto... sur une SRX ou pour d' autres dans un fauteuil face à la camisole électronique... Mais il existe des hommes aux paupières cousues qui m' empêche de m'affranchir

sur ce fait tant pullulent les malentendus... Mais c' est là le sort de tout ceux qui tracent leurs parcours en individu libre, de manière oblique, en traverse... Tous haïssent la différence car elle distingue, sépare, isole, et révèle des hiérarchies dont l' évidence brutalise l' inconscient des médiocres. Il faut regarder en face ses limites ou ses propres incapacités à jouir ou à connaître la volupté. Etrange pathologie. Un merci à Michel Onfray pour ce coup d' plumeau... Les monos méritent ce qu' ils sont capables de nous apporter... par exemple pour la vidange de :

- l'été... de la Bel Ray EXP SAE 50 ou 60 ou bien de la Shell Advance HD SAE 50 Synthetic Fortified Engine Oil. Shell Advance 50 is a premium heavy duty, straight SAE 50, 4 stroke motorcycle engine oil blended with performance enhancing synthetic to suit large bore motorcycles... large single cylinder japanese machines in extreme heat or high performance conditions. C' est pas moi qui le dit c' est Shell...

- l' hiver... de la Bel Ray EXP Semi-synthétique 20W 50 ou EXL 20W 50 ou encore la Castrol Grand Prix S 15W 50 en bidon métal de 2 L chez Carrefour (89 Frs...), et puis pour me faire du bien je viens de relire le roman de Robert M. Pirsig " Traité du zen et de l' entretien des motocyclettes " Collection Point R 151... petit prix et grand plaisir ... on y parle que de moto ! Faites-vous du bien et n' vous prenez pas l' choux... et roulez jeunesse !

jp

Bonjour !

Ces huiles d' aujourd' hui sont presque toutes des produits de Haute Technologie... Pourtant certains pétroliers ont, à la demande des passionnés de motos anciennes toujours plus nombreux, développé des huiles spécifiques qui "gardent" leur " épaisseur " à chaud... Pourquoi ?

Les circuits de lubrification des anciennes sont... disons " spacieux " et un fluidité trop grande occasionne des chutes de pression quelque peu désastreuses pour pied et tête de bielle... pour le reste aussi... Leur température de fonctionnement est assez élevée puisque seul le courant d' air s' occupe vraiment des échanges thermiques. Les huiles d' aujourd' hui sont inaptées à satisfaire cette exigence... Nos monos à air aiment " de l' épaisse " et une bonne minérale "va mieux" qu' une synthétique dernier cris... Pourtant les choix des uns et des autres sont le plus souvent satisfaisants... pour une utilisation touristique et pseudo-sportive... mais pour ceux qui cherchent à améliorer encore et encore... Quant aux teigneux qui prennent 8000 au petit déjeuner... Possible aussi d' essayer la Shell X100 20W50 elle est préconisée pour ma Morgan Super Sport de 1933 à moteur Jap de 1100cc... mais ça c' est une autre histoire. JP

Nota : De telles huiles rendent les bruits mécaniques plus doux...

Est-ce que cette évolution de la viscosité de l'huile n'est pas également liée au montage généralisé sur les équipages mobiles de rou-

lements en lieu et place des coussinets traditionnels puisque si le coussinet réclame une pression élevée pour entretenir le film d'huile et ne permet pas un débit important, le roulement au contraire demande un "arrosage" important sous pression bien moindre. L'augmentation du débit favorise aussi l'évacuation de la chaleur par l'huile de façon tellement significative que sur certains monos modernes un niveau d'huile incomplet provoquera, bien que la lubrification soit toujours assurée, des déformations voire des fissures de la culasse mal refroidie (le 500 Honda est assez réputé). En dehors de ça il me semble que les huiles modernes ont quand même des qualités de longévité et de solidité que n'avaient pas les anciennes. Bon, l'important c'est quand même d'abord d'en mettre...

**Bon plan sur**

<http://www.mecanic.fr>

De plus, il ne jure, depuis plus de trente ans, que par le mono quatre temps... Il roule sur un B 40... Normal !

Ets Hérisson

165 rue du Général de Gaulle  
LE HOULME Tél: 02 35 76 97 73  
Fax: 02 35 76 07 78