

1985 SRX4



発売直後にはYSPリミテッドとして、400と同時に発売されたSRX6に標準装備されていたリザーバータンク付きリアサス、フロントダブルディスク車を発売、ほかにフロントフォークがセミエアサス、ハンドルバーがアルミ製となっている。アップルレッドも専用色で、オイルクーラー以外は600と同じ装備だった。

新たなファンを開拓した
SRとは違う味わいの
正統スポーツシングル

1990 SRX400



エンジン、フレームとも新設計となり、セルモーターを標準装備した3型と呼ばれるSRX。リアサスもモノサスとなってスポーティさを向上させ、現在でも数多く中古モデルが流通している。SRXらしさを残し、新しさも感じさせる見事なデザインとの評価が高かった。

1987 SRX6



初のマイナーチェンジでは、フロントを17インチとして283mm大径シングルディスクを装着し、ニューデザインホイールを採用。チェーンカバーもアルミ化し、スイングアームと一緒に動く不評だったタンデムステップも、専用ステーが装着された。

ライバルはセル付き!

SRXのわずか3か月後に発売された、ホンダのトラッドシングルがGB400/600だ。スポークホイールを採用し、スタイリングはSRXよりもSR的クラシックさを狙ったもので、始動はセル&キックを併用。このクラシカルなスタイルで、重量はSRXより20kgほど重く、最高出力もマイナス8PS。しかし、エンジンフィーリングはSRというよりSRX的なスムーズなもので、スタイルや運動性能、エンジンのフィーリングのギャップが印象に残ったモデルだったといえる。



1984 SRX250/F

SRXのネーミングを初めて冠したのは実は250。XT250Tの流行エンジンで、主に女性ライダーに絶大な人気を獲得。ハーフカウル採用の250F、トリコロールカラーのYSPリミテッドなども高い人気に。

そして今、
再びSRのみが生き続ける

2010 SR400

85年生まれのSRXが90年にセル付きにモデルチェンジし、ラインアップから消滅したのに対し、78年生まれのSRは2010年にインジェクション化されて、再び人気モデルとして販売が継続されている。SRXはSRとは別のファン層を作りだしていただいただけに、あらためてSRのすごさを思い知らされる。

1985 GB500

