

1980年にヤマハRZが発売されてから、日本のスポーツバイクの向かうべき方向がひとつ、定まってしまった。すなわち、最高のスポーツバイクであるレーシングマシンに近づけることが、理想のストリートスポーツの近道である、と。その方法論を、スズキがRG250Fで実現させたことで、日本のオートバイは引くに引かれぬ極地に立つてしまった。

スポーツバイクは総じて、水冷マルチ、またはケースリッドバルブの2ストロークツイン、アルミフレームでフルカウル。事実、日本のオートバイファンは、いつせいにそちらになびいてしまった。性能はどんどんと先鋭化し、やがてオートバイは、誰もが扱える乗り物ではなく、スキルのある限られた者だけしか、性能をきちんと発揮させることができないものへ……その行く末に不安を感じ取ったのが、レーサーレブリカとは対極にあるSRを持つヤマハだった。

史上最強のレブリカスポーツが脚光を浴びる一方で、一定の人気をキープする、空冷シングルSR。ヤマハはこの頃、アルミデルタボックスフレームのTZRをデビューさせる傍ら、SRのディスプレイをドラムブレーキに変更。これこそがヤマハのバランス感覚だったのだらう。

そしてSRXの企画はスタートする。当初はなんと、SRの後継モデル「マーケット」が支持してくれるとはいえ、技術的観点で見れば旧いことになりはたなく、この人気がいままで続くという確証はない。大幅に手を入れても、

シングルスポーツというカテゴリーを残したいと思うのは、エンジニアにとって実に自然なことだ。

この時点ではまだ「新SR」であるニューモデルの開発コンセプトは、骨のある男らしいシングルスポーツ、だった。必要なことにコストを惜しまず、不要なもので絶対に飾らないという思いは徹底され、エンジン、車体、走行実験が、それぞれの分野で骨太のシングルスポーツを模索していった。

この時代、近い将来に必要なものであろうと考えられていた水冷エンジン、DOHC、アルミフレームはもちろん、セルモーターさえも議題から滑り落ちていった。必要なものをじっくりと煮詰めて出ま上がもの。それを本物と呼ぶことを、ヤマハは知っている。

一方、新しいシングルスポーツとして重要だったのがスタイリングだ。SR的クラシクさではなく、未来でもない「時代の真ん中」にいるモダンシングル。新しいシングルスポーツの企画が立ち上がると聞いて担当に立候補したのは誰だろう、ヤマハの歴史的名車を数々と手がけてきた、GKダイナミクス的一条厚さんだった。

「SRXの時は、普段は手間がかかっただけやらない、原寸大のデザインスケッチを書きました。そんなことをしたのは、VMAXとFZ250フェーザー、そしてSRXの3機種だけ。それだけ意気込みがあったんです」（二条氏）

エンジンを隙間なく取り囲む角パイプフレーム、正面から見るとフロントフォークの幅にすべてが収まるほどのスリムなデザインを目

指して新しいシングルスポーツは完成に向かっていた。

新SRの企画がスタートしたのが80年代前半。しかしヤマハは市場調査の結果、SRのあるがままの姿を支持するユーザー、ショップの熱意が予想以上に強く激しいことを実感する。

「SRをなくしてはならない。ならばSRとは違う路線のモダンシングルは、新しいモデルとしてユーザーに提示する」。それが、事実上SRXのスタート地点となった。

DOHCを回避し、さらに燃焼効率を目指した4バルブエンジン、一軸バランスを内蔵して振動を減らし、スチールの角パイプフレームにリジッドマウントされるエンジン。それだけでもSRとはまったく違うベクトルのシングルスポーツが出来上がる。

実際、SRXに乗った誰もが、ハイパワーすぎないエンジンと、軽快でしつかりとした車体構成の組み合わせに驚嘆の声を上げた。これこそが、ヤマハの作りたかった新しいシングルスポーツだ。

ハイパワーなレトサレブリカに乗せられるのではなく、自分でコントロールする楽しさを求めたファンはヤマハの想像を越え、SRXは400が国内に3万台、600が海外分を合わせて1万9000台も販売されることになる。理想を追求することに、ひとつの方法だけが正しいのではないことを、ヤマハが証明した瞬間だった。

レーサーレブリカに鉄槌を喰らわせたのは、アメリカンでもネイキッドでもなく、間違いなくSRXが先だったのだ。

