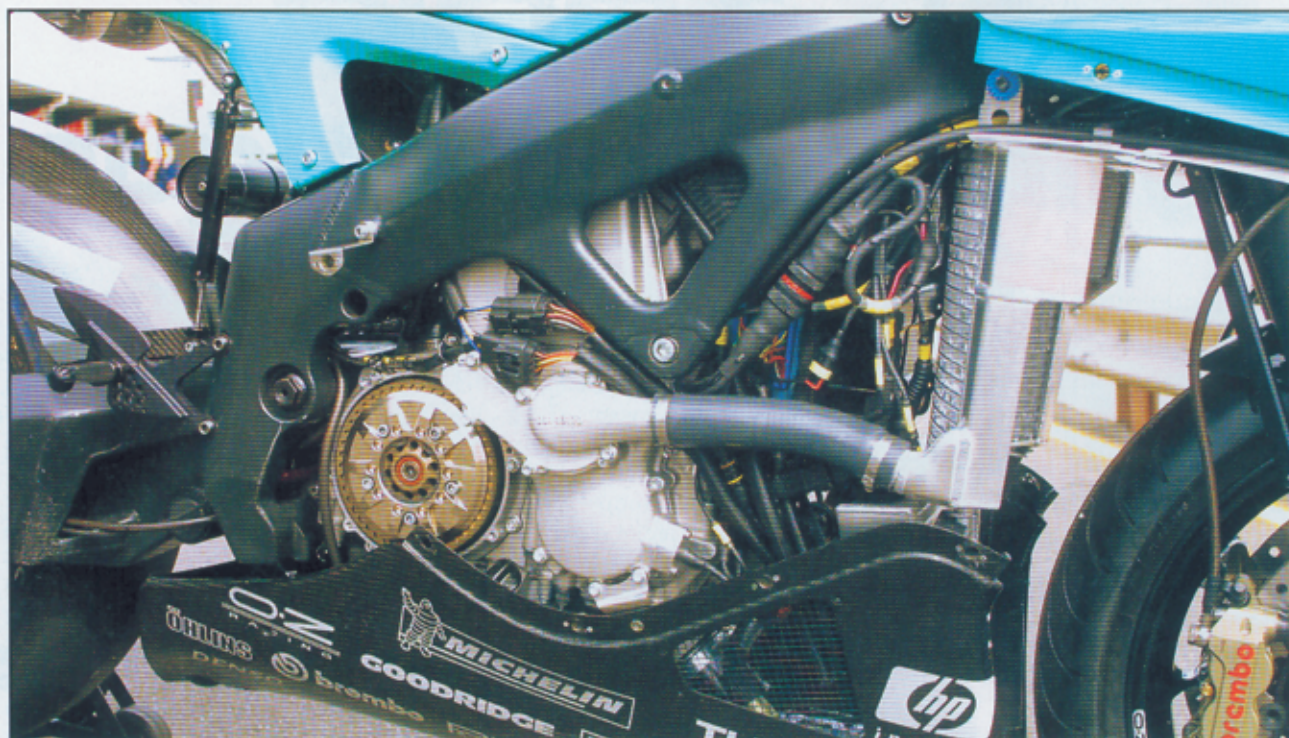


étape terminée, la partie la plus importante du projet reposait sur la conception d'une machine destinée à la piste, mais également sur la conquête du secteur commercial. Sur ce point, la FP 1 semble avoir atteint un bon équilibre avec son design particulier. Avec une forme très profilée, elle possède un très bon Cx et un bon écoulement de l'air sur les parties latérales de son carénage : «Le but était d'obtenir un exercice de style, avoue Nigel Bosworth, directeur du projet et ancien pilote de développement du team Roberts, nous avons passé pas mal de temps en soufflerie pour mettre au point cette machine. Cela nous a permis de valider les volumes de boîte à air et aussi la conception du châssis.»

Avec une puissance annoncée à près de 190 chevaux, la FP1 se devait d'installer son 3 cylindres dans une partie cycle adaptée. Le châssis, développé par la société anglaise "Fabrications Technics", reprend des solutions classiques avec un double berceau en aluminium et des cotes similaires à celui d'un multicylindre. L'avantage de ce tricylindre inversé réside bien évidemment dans la place qu'il occupe dans le cadre. Installé vers l'arrière, il laisse vacant un espace non négligeable pour la boîte à air et permet de faire varier cette dernière suivant les évolutions moteur ou



Le trois cylindre est installé dans un cadre alu primétrique. Initialement construit suivant la réglementation MotoGP, les ingénieurs d'Esil Suter ont dû repenser ce moteur afin de l'adapter au Superbike.