



Voici ce qui vient se loger sous le carénage. L'appendice en carbone est tout simplement le manchon d'air qui débouche sur la partie frontale du carénage, et autour duquel l'écran digital vient se fixer, ainsi que toute la centrale d'injection Magneti Marelli.



encore les types de circuits. Aujourd'hui, l'équipe Foggy Petronas essaye de tirer toute la quintessence de cette conception : «Un 3 cylindres reprend les avantages d'un twin et d'un 4 cylindres avec une limite de poids bien adaptée, reprend Suter, et question pilotage, il faut adapter l'ensemble, embrayage inclus, aux exigences des pilotes. » Au-delà du moteur, l'équipe d'Eskil Suter travaille donc également sur l'embrayage. Également responsable de cet élément sur la Kawasaki de MotoGP, Suter met toute son expérience au service de la FP1 afin que le système soit parfait : « Si on prend en compte l'expérience de Ducati ou encore de Suzuki en Superbike, nous pouvons être fiers de ce que nous réalisons en ce début de saison, poursuit N. Bosworth, sachant que la référence à battre est Ducati. Notre moto a beaucoup de potentiel et nous faisons partie de ceux qui croient aux trois cylindres ». Il est vrai que cette machine a réalisé des prouesses au cours des deux premières épreuves de la saison 2003, et qu'elle attire les yeux du public, notamment lors des décélérations où les silencieux Micron



crachent une gerbe de flamme très impressionnante. Sur ce point, on se veut prudent chez Foggy Petronas tout comme chez Suter Racing. Le mapping de l'injection induirait un taux de remplissage des cylindres trop élevé lors de la coupure des gaz. Un point faible avoué à demi-mot et sur lequel ils travaillent tant du côté moteur que du côté gestion de l'injection. Le programme Petronas Superbike démontre en tout cas un potentiel réel. La FP1 est une très belle machine où chaque pièce semble emprunter une nouvelle voie technique. Et la ligne d'échappement n'est pas en reste. Elle représente probablement l'élément le plus spectaculaire et le plus

réussi par le fabricant britannique Micron. Logée dans la boucle arrière du cadre, elle a été minutieusement étudiée. Entièrement en titane, elle reçoit deux silencieux en carbone à son extrémité à l'architecture particulière. Les 3 conduits fixés au moteur se rejoignent en un, avant de se séparer en deux tubes avant les silencieux. Puis, une seule et même pièce prend place à la sortie, où sont implantés 3 embouts. À noter que la ligne est pincée à certains endroits, ce qui confirme la tendance du moment, également sensible sur les motos de Supersport. Ceci apporte un léger gain de place, mais surtout une meilleure circulation des gaz grâce à un léger effet Venturi. ■

FICHE TECHNIQUE

Moteur : 3 cylindres en ligne inversé, double arbre à came en tête, 4 soupapes par cylindre **Cylindrée** : 899,5 cm³ **Puissance maximale** : 185 chevaux à 13 500 tr/min
Vitesse maxi : 305 km/h **Alésage x course** : 88 mm x 49,3 mm **Taux de compression** : 14 : 1 **Couple au vilebrequin** : 105 Nm à 11 000 tr/min **Système d'injection** : électronique développée par Magneti Marelli, couplée à l'acquisition de données **Boîte de vitesse** : 6 rapports **Embrayage** : à sec, multidisques à commande hydraulique **Chassis** : double poutre aluminium **Suspension avant** : Fourche inversée Öhlins de 42 mm **Suspension arrière** : Bras oscillant aluminium, amortisseur Öhlins shock absorber **Freins Av.**, Brembo, 2 x 320 mm Ø (avec option 300 mm Ø ou 290 mm Ø), disques ventilés **Ar.**, Brembo, 220 mm Ø, disque flottant ventilé, étrier 4 pistons **Échappement** : 3 : 1 : 2 : 3 développé par Micron, ligne en titane et silencieux en carbone **Réservoir** : en aluminium, capacité : 23,5 litres **Poids** : 162 kg avec eau et huile **Empattement** : 1425 mm **Longueur** : 2045 mm **Largeur** : 680 mm