

comme sa suspension arrière et ses freins. Son allure a été simplifiée, avec du chrome et une option de peinture noire métallisée ou mate, inspirée par Henry Ford. Côté mécanique, cela ne fut pas très difficile pour l'équipe de développement de booster le moteur. Ils n'ont même pas eu besoin de modifier l'architecture du propulseur de 12 soupapes à double arbre à came en tête refroidi par eau. L'essentiel de la puissance ajoutée vient du nouvel échappement qui contient des catalyseurs dans les silencieux et des injecteurs, modifiés pour mieux alimenter les cylindres. Le jeu en vaut la chandelle : la puissance maximale progresse de 9 ch, passant à 146 à 5 750 tr/min, alors que le couple maximal gagne 14 %, atteignant la marque hallucinante de 221 Nm, soit plus du double de celui de la Speed Triple, qui n'est pourtant pas une machine particulièrement timorée. Parmi les autres modifications du moteur, on note une course de l'arbre à came qui a été revue afin d'en réduire le bruit. L'embrayage et la pédale de vitesses ont également été renforcés.

#### « ROADSTERISATION »

Le cadre tubulaire à double armature n'a pas changé et la fourche inversée Kayaba de 43 mm non plus. Elle a tout de même été replacée à un angle de 32°. Les ressorts arrière et l'amortissement sont, eux, plus souples. Enfin, si le disque avant de 320 mm est toujours assorti d'étriers à 4 pistons, l'ABS fait désormais partie de la dotation de série. Les autres modifications concernent l'ergonomie. Le large guidon mono barre relevé demeure, mais les sièges du pilote et du passager ont été redessinés. Les cale-pieds du pilote ont été reculés de 123 mm et abaissés de 22 mm. La console a également été revue et inclut désormais une horloge, un indicateur de rapport

de vitesse et une jauge de carburant. L'instrumentation est identique, avec des compteurs cerclés de chrome, le siège demeure toujours aussi bas et le réservoir aussi large. Une autre habitude perdue sur ce modèle : un léger glissement du couple vers la droite lorsque l'imposant vibrequin de 17 kg se met à tourner, malgré les arbres d'équilibrages. En revanche, le son en sortie de pots est très différent avec un grognement sourd du 3 cylindres au moment d'ouvrir les gaz.

#### LE SOURIRE AUX LÈVRES

Ce bruit et la position de conduite plus naturelle ont encore accentué les grandes qualités de la Rocket du point de vue du pilotage. La Roadster possède en effet cette capacité à rouler tranquillement tout en sentant en même temps la puissance d'une machine qui n'attend qu'un petit coup de poignet droit pour se déchaîner. Le moteur, dont le vibrequin est calé à 120°, est très doux et produit juste ce qu'il faut de vibrations pour se montrer présent. On peut accélérer sans heurt dès les bas régimes, partant de 1 500 tr/min, bien aidé par une alimentation sans faille et un pic de couple se situant à 2 750 tr/min. L'impressionnant déploiement de puissance démontre que la boîte de vitesses à cinq rapports n'est pas forcément employée comme elle pourrait l'être, mais l'adoucissement des passages de rapports est toutefois bienvenu (l'ancienne boîte de la Rocket n'était pas exceptionnelle, il faut bien l'avouer). Ma seule petite déception concerne la vitesse de pointe du missile anglais. Malgré une sensation de mise sur orbite à 150 km/h, la Roadster s'est en effet vite essoufflée à 200 km/h, une limite très rapidement atteinte. J'ai par la suite appris

