

## TOURS DE PISTE PAR JACQUES BUSSILLET

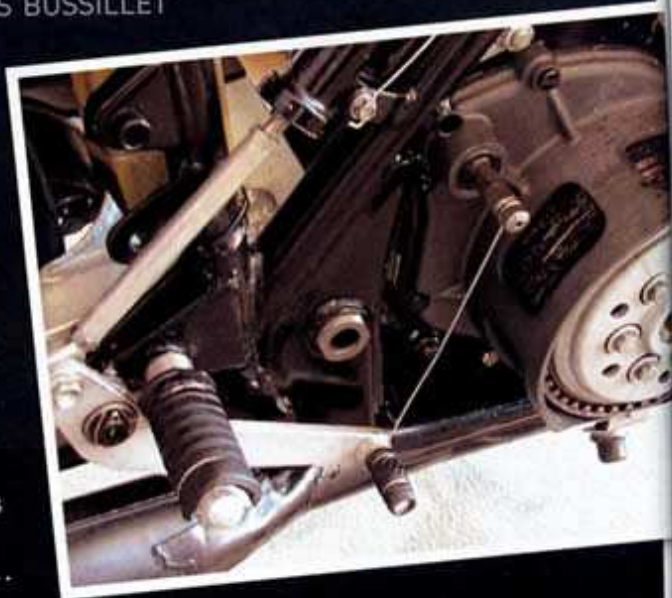
## Sus à la crise

On ne cesse de nous dire que la crise économique fait des ravages. Alors, forcément, beaucoup de gens cherchent à faire des économies. Le préparateur de cette RG 500 Suzuki de Grand Prix a trouvé une bonne solution pour diminuer les dépenses en matière de plaquettes de frein.

Son pilote ne risque plus d'user le frein arrière, vu que la pédale est astucieusement bloquée par un filin.

Ah bon, je me trompe ?

Cet astucieux montage n'a pour but que d'éviter au pilote d'être victime d'un frein qui bloque en attendant réparation ? Mauvaise excuse, mais efficacité garantie : ce frein ne risque pas de se bloquer et encore moins de s'user ! Quant au pilote, il n'a qu'à rouler en touriste, il économisera aussi de l'essence. ...



Impossible d'oublier les grands moments et le cadre magnifique de Charade.

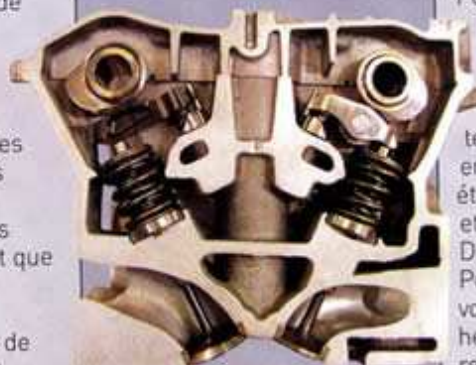
## Devinette

Mon premier est un célèbre circuit auvergnat qu'il n'est pas question d'oublier. Mon second est une tendance à l'écologie grincheuse qui veut vitrifier la campagne, mon troisième est un groupe de fans qui veut faire perdurer une mémoire. Mon tout est une association qui se bat pour que le circuit de Charade à Clermont-Ferrand ne disparaisse pas complètement. Mais comme cette association est très axée auto, il faut que les fans de moto s'y fassent aussi entendre, donc il faut qu'ils soient nombreux. Voilà le message que m'ont fait passer quelques volontaires, dont Hugues Mallet et Alain Matta, un grand ami de Jacques Insermini, qui souhaitent que perdure aussi la mémoire des grands moments du Grand Prix de France moto à Clermont-Ferrand. Pour en savoir plus et les rejoindre, voir le site [www.pour-charade.fr](http://www.pour-charade.fr)

## Cours de linguet

Si vous suivez un peu l'actualité technique des moteurs de F1 ou de MotoGP, vous entendez parler sans cesse de la distribution à linguets.

Ce n'est pas une technique nouvelle, loin de là, mais avec les hauts régimes atteints aujourd'hui le linguet permet de moins fatiguer les queues de soupapes ainsi que les profils des cames, mais surtout d'obtenir une meilleure levée, donc d'améliorer le remplissage des cylindres. En furetant à Rétromobile, j'ai vu sur le stand Mecachrome une coupe de distribution exposant deux types de linguet (en anglais finger follower). Comme vous pouvez le voir, c'est une sorte de petit culbuteur qui joue les intermédiaires entre la came et la queue de soupape.



Deux types de linguets : à droite avec roulement intégré, à gauche sans.



Jacques Potherat est toujours là et les Bugattistes lui ont rendu hommage à Avignon.

## Au pote Potherat

Bien qu'il soit plus connu dans le monde de l'automobile ancienne que de la moto, Jacques Potherat était un grand connaisseur en matière de deux-roues. S'il a beaucoup écrit dans des journaux auto, dont notre cousin LVA, il a aussi publié sur la moto. Il avait été avec Didier Costes la cheville ouvrière de la vaste encyclopédie *La Bécane*. Personnage haut en couleur, au verbe tonitruant, c'était un touche-à-tout génial qui fut même brièvement l'attaché de presse du team Cagiva en Grand Prix en 1987-88, dont les pilotes étaient Raymond Roche et Didier De Radigues. Disparu il y a huit ans, Potherat est inoubliable, voilà pourquoi j'ai été heureux de voir qu'on lui rendait hommage par un trophée portant son nom à l'occasion du récent salon d'Avignon.

## Dynastie moto

La disparition récente de Bertrand Peugeot, né en 1923, est pratiquement passée inaperçue dans la presse moto. Pourtant, il fut P-dG de Cycles Peugeot et de Peugeot Motorcycles. A ce titre, il s'était battu pour obtenir le fameux permis 80 cm<sup>3</sup> au début des années 80, afin de pouvoir dériver ces 80 des 50 cm<sup>3</sup> existants. A *Moto Journal* à l'époque, on l'avait raillé pour ce projet idiot en lui mettant un entonnoir sur la tête. Des années plus tard, lors d'une interview, il m'avait raconté cette anecdote et j'avais bien été obligé de lui dire que c'était mon journal qui l'avait ainsi caricaturé. Mais il avait pris ça avec humour. La dynastie Peugeot reste cependant vivace puisque ses fils Robert et Christian sont toujours très impliqués dans la direction du groupe PSA Peugeot Citroën.



Les 80 cm<sup>3</sup>, comme ce Peugeot SX, étaient une mauvaise idée qui n'a pas duré bien longtemps.