

# MONTAGE DU COMPRESSEUR DANGER-CONSTANTIN

UN SOUFLÉ QUI EN SOUFFLE PLUS D'UN

par Claude Blanchard

**V**oici un bon moyen, rationnel, fiable et français, pour échapper à la nouvelle vignette, qui frappe tous les possesseurs (officiels) de véhicules à moteurs turbo.

Dans cet article, nous vous présentons le montage d'un compresseur Danger-Constantin, sur la 203 Café-Crème, qui est équipée d'un moteur 403 de 8 chevaux et 55 chevaux DIN. Ce montage s'applique également sur moteur 403 de 7 chevaux et même au 203, avec toutefois quelques pièces supplémentaires, comme une plaque pour boucher l'admission côté échappement. Au catalogue, d'autres kits pour 504, 505, Golf GTI, Lada, V8 Rover, Honda Civic, 2 chevaux et d'autres en cours de préparation, comme les V6 PRV et V6 Ford.

Et au fait, comment ça marche un compresseur ?

Pour vous éviter toute recherche dans le Rod et Custom n°10, où nous vous présentions le compresseur Danger-Constantin, voici brièvement son fonctionnement :

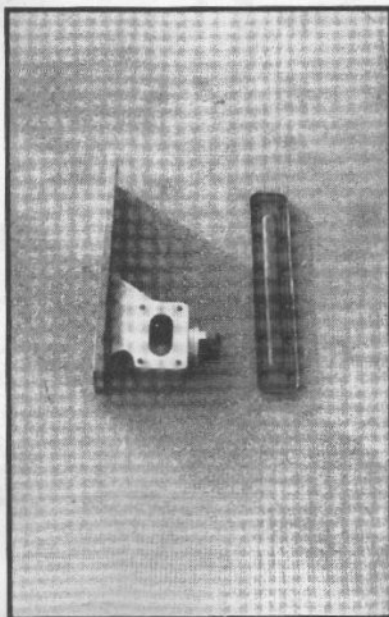
Imaginez, une petite boîte qui renferme en son ancre, 2 éléments tournants composés de deux ou trois pâles, suivant le système. L'entraînement se fait mécaniquement, depuis le vilebrequin, par le biais d'une courroie. Les pâles en tournant (de 6000 à 8000 tr/mn), compressent l'air et l'essence aspirés, puis le soufflent dans l'admission.

Pourquoi une suralimentation ?

A vrais dire et même à dire vrais, un moteur n'est jamais utilisé à 100% de ses possibilités. En effet, le remplissage air-essence, n'est pas uniforme pour tous les cylindres et de plus on constate une déperdition de puissance en fonction de l'altitude, due à la variation de la densité de l'air. C'est pourquoi, une des première application du moteur compressé, fut pour l'aviation.

L'adaptation du compresseur, se fait en trois temps : Préparation du moteur, montage du compresseur et de ses divers éléments, réglage de l'allumage.

Il est à préciser avant toute chose, que ce compresseur Danger-Constantin, a été longuement étudié, pour offrir aux



La pipe d'admission qui remplace la plaque d'obturation



Fixez la pipe à l'aide des 12 boulons de 10 mm

Ne pas oublier de mettre la clavette de guidage lors du montage de la double poulie

