Dossier Presse 2022-23

Two-Pistons Cup

isat

Sommaire

Introduction 2

Notre école, l'ISAT 2

La création d'un nouveau projet 3

Un impact environnemental limité 3

Un tremplin pour se former aux mobilités futures 4

Budget et besoins 4

Les avantages pour les sponsors 5

Nos premiers aboutissements 6

Contacts 6

Introduction

C'est en 1985, plus de 35 ans après les premières ventes de 2CV, que plusieurs amateurs de sensations fortes en quête de défi ont décidé de se rendre au Circuit de Spa-Francorchamps en Belgique pour une épreuve de 24H réservée aux 2CV de chez Citroën. Pour y participer, rien de plus simple : posséder une 2CV, l'homologuer en fonction des restrictions en vigueur en 1985, quelques améliorations typées courses et le bolide était fin prêt.

Bien que la compétition fût très rudimentaire à ses débuts, la 2CV Racing a su se développer et proposer de nombreuses améliorations rendant la 2CV de plus en plus véloce et appréciable à piloter. Le bicylindre d'origine d'une puissance maximale de 35ch a été remplacé par un bicylindre BMW d'architecture similaire, d'une plus grande cylindrée et d'une puissance doublée à 70ch. Les boîtes de vitesses ont aussi été modifiées et améliorées pour accepter le gain de puissance. Aujourd'hui, il est même possible d'installer une boîte séquentielle. La 2CV Racing est ainsi devenue une compétition sérieuse qui attire de plus en plus de pilotes chevronnés.

Au fil des années, les 2CV de compétition ont évolué jusqu'à ne plus ressembler à une 2CV pour un œil novice dans l'automobile. Cependant, le règlement est catégorique sur certains éléments majeurs du véhicule : les suspensions tout comme l'alternateur et d'autres éléments primordiaux doivent rester d'origine et ne peuvent être déplacés. Esthétiquement aussi, certains points ne peuvent être modifiés comme les portières ou le pare-brise. La 2CV Racing souhaite donc conserver l'âme de la 2CV tout en s'assurant de rendre la compétition intéressante et amusante.

Aujourd'hui, la 2CV Racing court avec la C1 Racing Cup ; ce qui représente tout de même près de 140 voitures poussées à leur limite en même temps sur le circuit.

Notre école, l'ISAT

Depuis plus de 30 ans, l'**I**nstitut **S**upérieur de l'**A**utomobile et des **T**ransports est une école formant les ingénieurs de demain aux enjeux des mobilités futures via la découverte et la maîtrise de technologies nouvelles.

Situé à Nevers, l'institut exige de ses étudiants la participation à un projet d'étude en troisième année afin de former au travail en équipe, ainsi qu'à la gestion des problématiques relatives à l'atteinte d'un objectif. Le but de ces travaux est de se rapprocher le plus possible des missions d'un ingénieur diplômé.

La création d'un nouveau projet

L'idée de créer un nouveau projet à l'ISAT basé sur l'endurance en 2CV a émergé en 2020 au cours de notre première année avec Antoine Bureau, élève déjà engagé en 2CV Cross depuis quelques temps. Étant plusieurs amis intéressés à monter un nouveau projet et à lui venir en aide, nous avons rapidement créé l'ébauche d'une équipe et organisé les grands points pour commencer à structurer cette idée. L'arrivée des avant-projets en janvier 2022 nous a poussé à accélérer et à choisir des premiers thèmes de développement : châssis, électricité, liaison au sol. Notre travail a débuté par une familiarisation avec le vocabulaire et les parties de la 2CV. Nous avons commencé nos rencontres en groupe complet par un passage en revue du règlement pour le comprendre au mieux.

En parallèle, nous avons mis en place une répartition des rôles pour notre année de 3A (président, secrétaire, trésorier), calculé notre budget et listé les entreprises qui pourraient nous aider. La compétition étant passée les 4 et 5 juin 2022 au Circuit de Nevers Magny-Cours, nous nous y sommes rendus et avons pu échanger avec une équipe leader du championnat.

Nous avons évidemment envie de gagner des courses mais il nous parait cohérent d'avoir comme objectif, pour cette première année, de construire une voiture prête à participer à une épreuve du championnat. Les principaux concurrents participent depuis de nombreuses années déjà et ont des voitures très travaillées avec notamment des carrosseries refaites en entier pour certaines équipes. Nous partons, à notre échelle, sur une utilisation maximale de la voiture d'origine. Seules quelques pièces de carrosseries pourront être refaite, sûrement en fibre de verre ou de lin.

Un impact environnemental limité

Pour la mise en œuvre de ce projet, nous tenons à limiter notre impact environnemental. Nous adopterons donc une démarche éco-responsable. En tant qu'élèves ingénieurs spécialisés dans les transports, nous sommes particulièrement sensibilisés à ces enjeux d'avenir. Pour limiter notre impact écologique, nous misons sur le recyclage et le « rétro-fit » (faire du neuf avec du vieux).

Notre base est un véhicule français « simple » produit à des millions d'exemplaires et très populaire. Beaucoup d'exemplaires ne sont plus aptes à circuler sur la voie publique pour des raisons de sécurité. Nous pourrons donc grâce à notre projet, leur donner une seconde vie.

Le nombre important de pièces disponibles sur le marché de l'occasion français est un atout. Contrairement à d'autres compétitions, nous n'aurons pas de pièces à importer ou envoyer à l'étranger puisque nous ne travaillerons qu'avec des partenaires locaux.

De plus, la compétition d'endurance prône la robustesse et la résistance, autant de qualités liées à la durabilité qu'un bon ingénieur doit savoir optimiser.

Un tremplin pour se former aux mobilités futures

Notre projet 2CV endurance a pour but d'être évolutif. Chaque année, les projets de l'école sont légués aux nouveaux 3A qui doivent apporter leurs améliorations. Après avoir acquis les bases nécessaires de conception sur un véhicule thermique traditionnel, nous pourrons très rapidement envisager de le convertir au bioéthanol. En parallèle, une évolution possible serait de faire concourir un second véhicule dans la catégorie « Guest », ce qui permettrait d'explorer les motorisations électrique ou hydrogène. Via la maîtrise de ces technologies à faibles émissions carbone, nous avons une véritable envie d'ancrer notre projet dans le futur de l'automobile et des transports. Les véhicules créés permettront de former plusieurs générations d'Isatiens sur les types de motorisations qu'ils retrouveront au cours de leur carrière d'ingénieur.

Budget et besoins

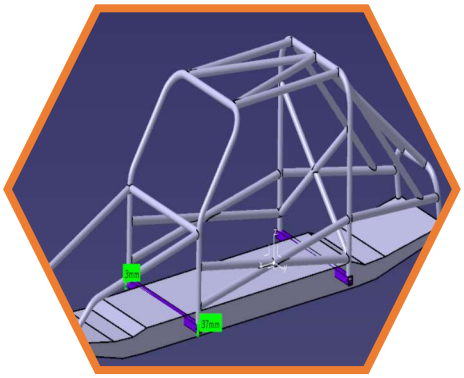
Aujourd'hui, le projet étant à ses débuts, il reste de nombreuses choses à obtenir et mettre en place. Il est donc nécessaire pour nous de recevoir des donations et de l'aide pour la réalisation de celui-ci. Quelques exemples de nos besoins :

Outillage : 4000€

Moteur BMW : 1500€ (Pour 2)

Boîte de vitesses (SADEV) : 5000€

Loyer d'un local (1 an) : 5000€



Préparation du véhicule : ~20 000€

Les avantages pour les sponsors

- <u>Visibilité de l'entreprise</u>

En fonction du montant donné ou de l'aide apportée, **la taille et la place de l'affichage publicitaire** sur la voiture seront définies. Les partenaires les plus généreux se verront réserver un affichage grande taille d'un logo sur le capot ou une portière.

La plus grosse donation/aide définira la livrée de la voiture qui sera donc aux couleurs de l'entreprise.

- <u>Profiter de son apport au projet</u>

Tout contributeur aura bien sûr la possibilité de venir voir l'avancement du projet et sera invité aux évènements et courses.

- <u>Bénéficier d'avantages fiscaux</u>

En vertu de l'article 134 de la loi de finances pour 2020, un don d'intérêt général est **défiscalisable à hauteur de 60%** pour le **mécénat d'entreprise**.

En ce qui concerne les **particuliers**, la défiscalisation atteint le nombre de **66%**, dans la limite de 20% du revenu imposable.

Types de sponsoring possibles : financier, technique, en nature, de compétence

Nos premiers aboutissements

Les dons perçus nous ont déjà permis d'acheter une Citroën Dyane.

Nos partenariats nous ont permis d'imprimer ce dossier presse et des cartes de visite ainsi que de réaliser plusieurs simulations grâce au logiciel ANSYS.

Contacts

twopistonscup58@gmail.com

@two_pistons_cup

Président
Antoine Bureau
Tel : 07 88 51 28 45

Vice-Président
Nicolas Crochet
Tel : 07 89 97 52 09

Trésorier
Émilien Renault
Tel : 07 87 91 56 68

CENTRE LOIRE

imprimerie
SAVIARD
48, av. du 8-Mai-1945 - B.P.2
58660 COULANGES-LES-NEVERS