

TWO SYSTEM TAXI EXPRESS

NISSAN CREW



EXTERIEUR

La Crew est un parpaing, d'accord, mais dans notre cas, c'est un parpaing qui a de l'élégance ! On est quand même loin du taxi blanc insipide et de ses pare-chocs en plastique noir disgracieux ! Un kit complet G Corporation, initialement prévu pour Laurel, vient se greffer au taxi. Le pare-chocs avant est celui qui a subi le plus de modifications. Les bas de caisse et le pare-chocs arrière n'ont quant à eux pas posé de problèmes. La voie arrière large (train de S15 et épaisses cales) a nécessité de galber généreusement les ailes. La présence des portières n'a pas facilité la tâche ! Et c'est en ouvrant celles-ci qu'on se rend compte de la qualité du travail effectué ! Toshima-san aurait pu pousser le bouchon un peu plus loin en adoptant des rétroviseurs de capot (comme sur le vrai taxi) plutôt que ces modèles classiques ! Bon, pour sa défense, cela aurait été vraiment vilain. L'auto est belle ainsi, ou en tout cas à du charme, et il faut saluer l'exploit !



► Un gros (et beau) travail de carrosserie a été réalisé pour permettre aux gommards de drag de se glisser sous les ailes arrière.



► Malgré l'aspect « stock », ce Crew est trahi par des indices qui ne trompent pas. Un peu de camouflage supplémentaire et vous avez là le sleeper ultime !

C'est l'anarchie la plus complète dans la ville d'Omigari. La vitesse des voitures ne se mesure plus en kilomètres par heure mais en centimètres par heure ! Nous arrivons enfin devant le garage et retrouvons avec un immense plaisir le propriétaire des lieux. L'objet de notre visite est là, garé au milieu des voitures « client ». Si Toshima-san ne s'en était pas approché, nous serions peut-être bien passés à côté sans le remarquer ! Le tuner nous expliquera plus tard que la discrétion était l'un des leitmotivs de son projet. Pour le coup, c'est réussi ! L'histoire commence le jour où un client du garage se tourne vers notre expert des courses d'accélération pour construire une berline quatre portes de drag. Toshima-san passe en revue les clientes potentielles, et plutôt que de choisir la facilité (une bonne grosse Chaser, y'a qu'à d'vrai !), il s'arrête sur la Nissan Crew. Personne n'en a jamais fait une machine de dragster, pourtant, le tuner flaire le bon plan ! Le client est séduit à son tour par l'idée et le choix est scellé !

Hep ! Taxi !

La Crew a été produite par Nissan de 1993 jusqu'à l'année dernière. Cette berline bas de gamme était déclinée sous trois versions différentes. La première, la plus courante et essentiellement destinée aux compagnies de taxi, recevait un 4 cylindres transversal carburant au GPL. Les autres, aussi rares qu'une GT-R sur nos routes de campagne, profitaient de 6 cylindres longitudinaux (2L essence RB20E et 2,8L Diesel RD28). Entre nous, on se demande bien qui a pu acheter ça ! Bref, là n'est pas la question, 6 cylindres... longitudinal... Cela vous met-il la puce à l'oreille ? Il y a de la place sous le capot et l'essentiel est déjà prévu pour passer un cheptel enragé vers les roues arrière ! Pourtant, rares sont les tuners à s'être laissés tenter par un swap ! Dommage, car

les RB (25DET ou encore 26DETT) se « jettent » sans souci dans la Nissan ! Vous avez donc là entre vos mains, potentiellement, le sleeper ultime ! A la fois discret (et un peu laid, ça aide aussi !) et rapide comme l'éclair ! Nous aurions aimé vous dire que Toshima-san a cherché à passer par la voie rock 'n' roll en dégotant un véritable taxi pour le transformer en monstre de zeroyon (400m DA)... Mais en réalité, c'est vers une version RB20E qu'il s'est tourné. On ne peut pas lui en vouloir, car cela lui évita notamment de lourdes modifications au niveau du tunnel de boîte de vitesses. En dehors de cela, tout, ou presque, a été fait pour respecter l'esprit « taxi ». Le Japonais a ainsi poussé le vice jusqu'à installer la manette qui commande l'ouverture de la porte arrière gauche. Parenthèse culture... Au Japon, la portière des taxis s'ouvre automatiquement. Enfin, le conducteur l'ouvre grâce à une manette située à sa droite. Vous n'êtes ainsi jamais censés la manipuler. Pire, cela peut même être perçu comme un geste mal poli ! Vous êtes prévenus !

It's alive !

En 2008, le garage finit de réunir les pièces nécessaires et attaque la chirurgie. L'auto reçoit dans un premier temps un bloc modifié de Silvia S14 fourni par le client. Le choix du « 4 pattes » s'est imposé face à un RB pour une simple question de poids. Vous verrez plus tard qu'il a été judicieux ! Après réglage, la Nissan produit un peu plus de 550 chevaux que Toshima-san et son client n'hésitent pas à exploiter sur route... Oui, vous avez bien lu ! La voiture avait à cette époque un contrôle technique en cours de validité et les deux zozos en profitaient pour aller botter quelques derrières lors de réunions nocturnes locales. On croit rêver ! Les finitions et l'entretien du monstre devenant trop contraignants, le client se résout à s'en séparer. Toshima-san, qui devait alors

avoir la nostalgie des pistes de zeroyon, décide de la conserver sous son toit. La Crew devient un peu malgré elle la nouvelle demo car du garage ! Devenu propriétaire du monstre, le tuner imagine donc son avenir tout à fait différemment. Tant qu'à faire, autant exploiter cette nouvelle vitrine ! Par curiosité, il pousse le SR dans ses derniers retranchements et réussit à en extirper près de 670cv. Mais l'euphorie est de courte durée. L'essai suivant, le moteur rend l'âme ! (manière douce pour dire que Toshima-san a fait une belle purée d'alu) Le tuner s'en doutait un peu et cherchait surtout à capitaliser de nouvelles informations. L'occasion pour repartir sur un projet encore plus violent est donc toute trouvée ! La Crew paye sa consommation de sucreries au prix cher, et passe de 1260 à 1365kg... Soit plus d'un quintal supplémentaire à tracter ! Ouch ! La faute à qui ? Au moteur tout d'abord (culasse double arbre à cames, etc.) et à tous ces nouveaux périphériques (turbo maousse costaud, pipping, intercooler, etc.), mais aussi aux trains modifiés, à la boîte à crabots, aux jantes en 17, aux chaussettes ultra-larges, etc., etc. Alors forcément, cela joue sur les performances et donc sur le chronomètre... le nerf de la guerre ! Fraîchement terminé, notre taxi supersonique n'a encore fait que peu de sorties officielles et Toshima-san n'a pas réussi à atteindre son but. Le meilleur résultat tourne pour l'instant autour des 11 secondes. Chrono réalisé avec un passage de rapport raté ! Plutôt impressionnant donc ! - L'auto a le potentiel pour passer sous la barre des 10,3, voire des 10,2. - Les Japonais ne sont pas du genre à exagérer ou promettre l'impossible. Soyez-en sûrs, cette Crew est capable d'arracher des slips !

Taillé comme une armoire normande, voilà le taxi le plus rapide du Japon !

