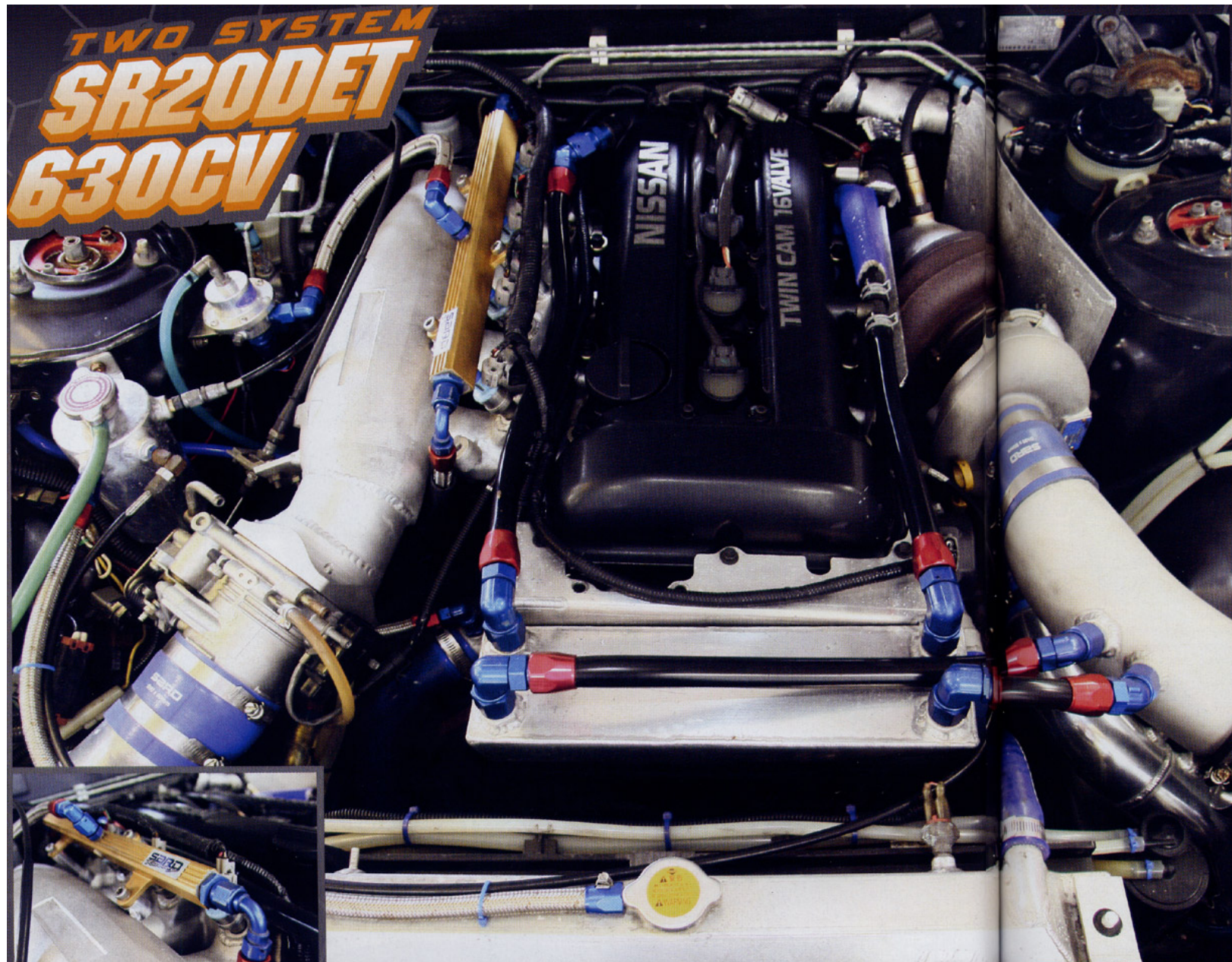


TWO SYSTEM SR20DET 630CV



MOTEUR / TRANSMISSION

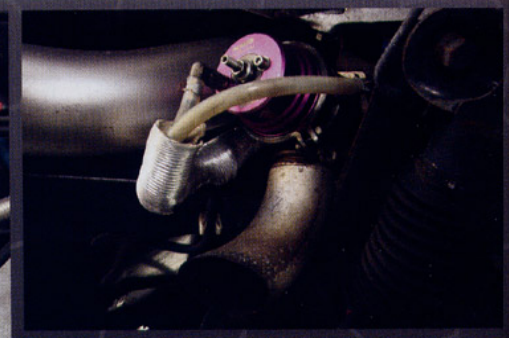
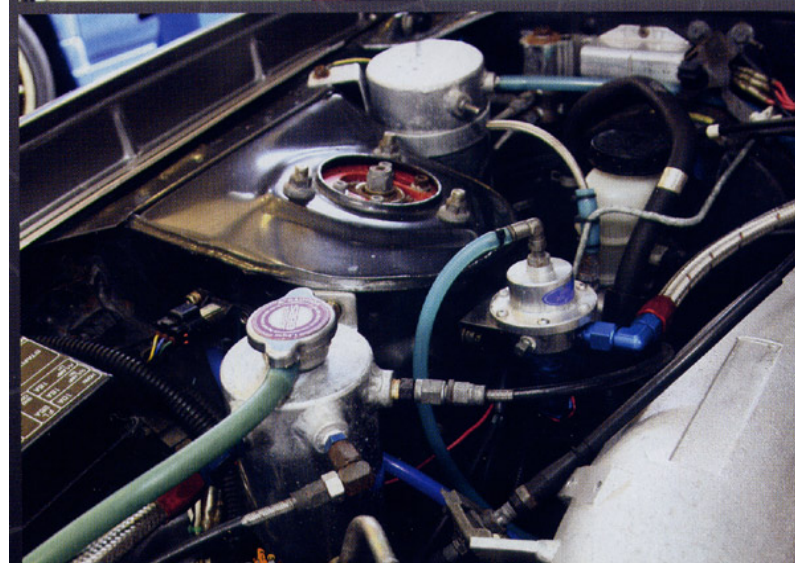
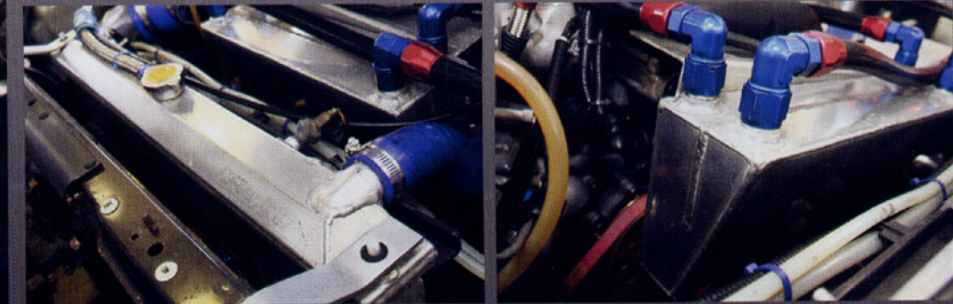
SR20DET

Après la casse du moteur de la S14, Toshima-san décide de repartir sur une base saine, une base qu'il connaît sur le bout des doigts : un SR de S13 goinfre d'un kit Apexi 2,2 litres. Si vous vous rappelez bien, c'est le même moteur qu'il utilise dans sa Silvia S13 de piste. Contrairement à la S14, la culasse du SR de S13 n'a pas de déphaseur à l'admission. Pour une utilisation drag, cela ne se révèle pas pénalisant. Bien que le cœur reste identique, l'ensemble des périphériques est revu et corrigé pour coller au cahier des charges « forte puissance ». L'entrée du répartiteur d'admission Greddy est modifiée pour recevoir un énorme papillon de 90mm de diamètre (Infiniti Q45), les injecteurs alimentés par deux pompes d'origine de Nissan GT-R via un rail « bi-entrées » passent à 1000cc et le haut moteur accueille des arbres à cames favorisant le remplissage à haut régime (279° / 12,7mm). Bien évidemment, tout ce petit monde ne serait pas d'une grande utilité sans un escargot digne de ce nom ! Toshima-san s'est tourné vers un turbo Trust T88-34D qu'il fait souffler à 1,7bar (ce qui est relativement faible compte tenu de la puissance obtenue). Par chance, le tunnel n'a pas besoin d'être modifié et il reçoit sans problème la boîte HKS à crabots 6 rapports. Mieux encore, le levier de vitesses tombe pile-

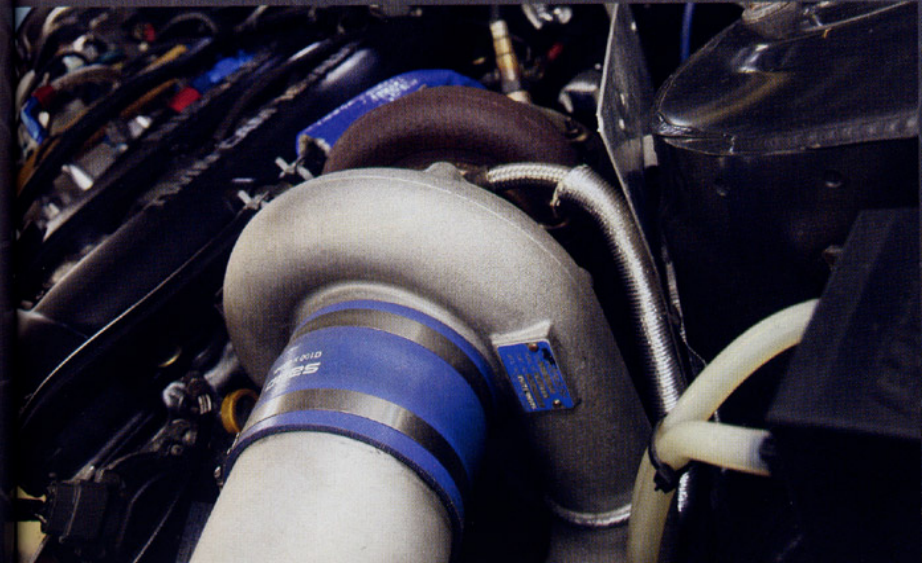
poil dans l'emplacement d'origine ! En revanche, derrière, ça se gâte un peu. Aucun arbre de transmission ne s'installe « bolt-on » et il faut user d'ingéniosité pour s'en tirer à moindre frais. La première partie (sortie de boîte) empruntée à une Silvia S15 est suivie d'un élément de S13 puis enfin d'un morceau de l'arbre d'origine de la Crew. Selon Toshima-san, ce dernier élément, de par sa faible section, constitue le maillon faible de la transmission. « Je ne sais pas comment il n'a pas encore cassé ! » nous dit-il en rigolant ! Si un fusible doit sauter, mieux vaut que ce soit là plutôt que dans la boîte ! Le train arrière de Nissan S15 reçoit un pont et des cardans de Nissan BCNR33. Ces derniers ont un diamètre supérieur à ceux de la Silvia (1mm, ce qui fait une grosse différence en termes de résistance à la torsion). Problème, lors de la compression des suspensions arrière (au départ et tout au long du run quasiment), le moyeu se déplace verticalement mais s'éloigne également du pont. Les cardans de la Skyline, plus courts que ceux de la Silvia, se retrouvent alors en bordure de la noix de cardan, à la limite de se déboîter ! Et le couple dantesque n'est pas là pour l'aider à rester en place ! Toshima-san a donc rajouté des cales de 10mm entre le pont et les cardans afin d'éviter la catastrophe.

Armé jusqu'aux dents, ce SR20 en a encore sous le coude !

► Toshima-san n'a pas lésiné sur les finitions (une habitude). Notez les raccords type avia sur les durites du décanteur d'huile maison. Clinique !



► Le séparateur Sard permet de retirer les bulles d'air emprisonnées dans le liquide de refroidissement et donc de conserver un échange thermique optimal.



► L'énorme T88-34D est quasiment ce que l'on peut mettre de plus gros sur un SR20 « stroké ».

TWO SYSTEM
TAXI EXPRESS
NISSAN CREW