

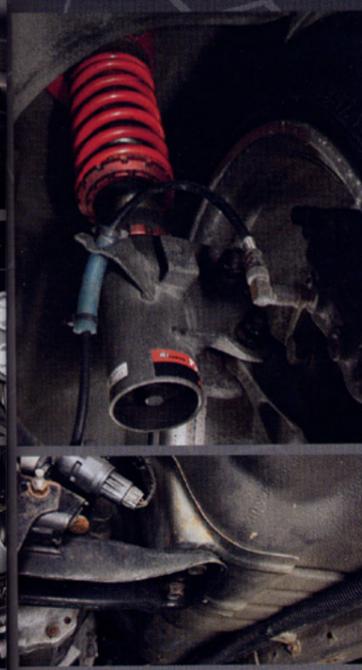
## INTERIEUR

« Comment ça l'intérieur n'est pas vidé ? Bien sûr que non ! Malheureux va ! Et ils s'assoient où les clients ? Sur la tôle peut-être ! » OK, rien de logique dans cette réflexion puisque cette Crew ne transporte plus personne depuis belle lurette. Mais quitte à être « dans le délire », autant l'être à fond ! La banquette arrière est donc conservée, ainsi que la moquette, les plastiques, les panneaux de portières, etc. Naturellement, cela n'aide pas lorsque la balance rend son verdict. Mais bon, avouez-le, c'est la grande classe ! L'arceau 8 points sur mesure a également été dessiné afin d'être le plus discret possible ! Le bloc compteur « maison » accueille un tachymètre Stack capable de fournir toute une ribambelle d'informations via un écran analogique (température et pression des différents fluides, niveau d'essence, kilométrage, vitesse, etc.). Malheureusement, l'aiguille qui indiquait le régime moteur a rendu l'âme (c'est rare !) et Toshima-san a donc été contraint de rajouter un tachymètre auxiliaire Defi (équipé d'une shift light paramétrable).



► Hormis le siège baquet, l'arceau et quelques « détails », l'ambiance à bord de la Crew et loin d'être celle d'une machine qui casse les 11 secondes !

## CHASSIS / TRAINS ROULANTS / FREINAGE



► Le SR20 et sa boîte se montent sans modifications profondes sur la Crew. Forcément, cela donne des idées...

La plus grosse partie des transformations apportées à la Crew concerne ses trains roulants. Le berceau avant est tout simplement remercié au profit de celui d'une Nissan S14... qui se monte sans modifications majeures ! Le taxi profite donc maintenant des trains du coupé sportif. Les étriers de frein sont quant à eux empruntés à la Nissan Skyline ECR34 (GTT). Un sacré mélange ! Le montage du train arrière de Silvia S15 s'est avéré plus compliqué. Toshima-san a été contraint de confectionner de nouveaux longerons pour accueillir l'ensemble. Les étriers du coupé sont conservés mais s'éloignent du centre grâce à des cales spécifiques et viennent maintenant mordre des disques de plus grand diamètre. Le réglage des combinés filetés a également fait l'objet de beaucoup d'attention. Malgré ce que l'on peut parfois penser, la suspension joue un rôle primordial en drag ! Elle doit assurer une traction maximale, logique, mais doit aussi procurer une grande stabilité au freinage ! Les gens oublient trop souvent ce second aspect ! Pour améliorer la traction, il faut que la voiture puisse se cabrer facilement et, dans l'idéal, reste ainsi (raisonnement valable pour les propulsions). L'efficacité du transfert de masse est accentuée, ce qui accroît le grip des pneus sur le sol. Pour ce faire, on utilise des ressorts faibles (4kg dans notre cas) et une compression d'amortisseur souple (donc rapide). Une détente dure (donc lente) permet également à l'auto de rester plus facilement cabrée. Revers de la médaille, au freinage, cette même détente dure couplée à la faible force des ressorts (retour lent des amortisseurs) aura tendance à faire perdre l'adhérence du train en question. Il faut trouver le juste équilibre ! Notez la présence de bras supérieurs réglables Cosco qui assurent un carrossage parfait des roues arrière, paramètre important lorsque l'on cherche à optimiser le pouvoir tracteur des pneus !



► Le bouton collé au frein à main sert à caler le rupteur au régime idéal lors du départ. Le pilote garde ainsi le pied au plancher pour mettre le turbo en précharge.



## Décollage du Crew... dans un vacarme de tous les diables !



## NISSAN CREW

Puissance (cv)	626.8
Couple (mKg)	62.9
Poids (Kg)	1365
Rapport Kg/cv	2.18
<b>Moteur / Transmission</b>	
SR22DET « kai »	
Kit Apexi 2.2L	
Turbo Trust T88-34D	
Wastegate HKS GTII highflow	
Ligne inox sur mesure diam. 90mm (après turbo)	
Papillon d'admission Infiniti Q45	
Répartiteur d'admission Greddy modifié	
Arbres à cames 279°/12.7mm	
Injecteurs Sard 1000cc	
Rail d'injecteurs Sard	
Régulateur de pression Sard TypeR	
Pompe à essence Nissan GT-R X2	
Réservoir tampon Sard	
Radiateur d'eau Greddy	
Séparateur eau/air Sard	
Radiateur d'huile HPI	
avec relocalisation du filtre	
Carter d'huile grand volume	
Intercooler Nissan GT-R	
Oil catch tank alu « maison »	
Gestion moteur HKS F-Con V Pro	
Boost controller Greddy ProfecB	
Embrayage OS Giken 4 disques métal	
Boîte à crabots HKS 6 rapports	
Arbre de transmission hybride (Nissan S13/S15)	
LSD Cosco 2 voies (Nissan BCNR33 kouki)	
Cardans Nissan BCNR33	
<b>Châssis / Trains / Freinage</b>	
Combinés filetés Apexi N1 « drag special »	
Ressorts avant : 8kg	
Ressorts arrière : 4kg	
Berceau et train avant complet Nissan S14	
Etriers de frein avant Nissan ECR34	
Ligne lock (pour burn out)	
Train arrière Nissan S15	
Bras sup. arrière réglables Cosco	
Cales départ d'étriers arrière	
Disques arrière grand diamètre	
Plaquettes de frein Luvix	
Durites type aviation	
Jantes SSR III	
Av. : 17x9J +12mm, arr. : 17x9.5J +38mm	
Elargisseurs de voie arrière +30mm	
Pneus av. : Federal 595 225/40R17	
Pneus arr. : Hoosier 275/40R17	
(en configuration course)	
<b>Intérieur</b>	
Siège conducteur Recaro	
Harnais Takata	
Volant Fabulous	
Tachymètre Stack	
Tachymètre Defi + shift light	
Mano pression de sural' Apexi	
A/F meter HKS	
Arceau 8 points sur mesure	
<b>Extérieur</b>	
Kit carrosserie G Corporation modifié	
(prévu pour Laurel C33) :	
Pare-chocs avant/arrière et bas de caisse	
Ailes arrière sur mesure	
Peinture gris métal Two System	
<b>Divers</b>	
La manette « kitulou »	

FICHE TECHNIQUE - CAR SPECS