

SILVIA S13 TWO SYSTEM

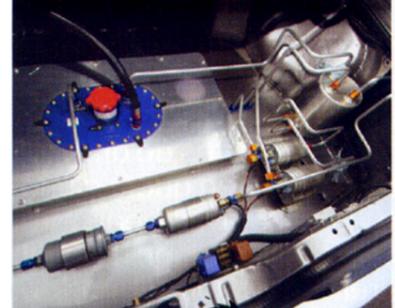


Taillée à la serpe, la *demo car* du garage ne manque pas d'agressivité.

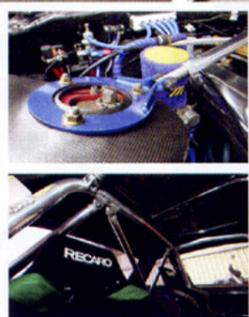
Depuis longtemps déjà, le patron lorgnait sur la Silvia S13. C'était donc l'occasion de succomber à ce coup de foudre et en profiter pour mettre les petits plats dans les grands. La S13 TwoSystem est une pure *demo car* : radicale ! Chaque détail a été poussé à l'extrême. Toshima-san nous expliquera que, sans pour autant être « no limit », le budget n'a pas été sujet à discussion. « Il nous aura fallu un peu de temps pour la finir, mais je voulais que tout soit parfait ».

A la lumière de son pedigree, le moteur semble relativement surdimensionné. Les 480 « petits » canassons ne doivent pas bien l'effrayer (un *set-up* tel que celui-ci doit permettre de fleureter avec les 550cv). Les périphériques sont tous de premier choix et le réglage du calculateur HKS FconVpro a été un point que Toshima-san a particulièrement soigné. L'*intercooler* vient s'intercaler entre la traverse avant et le radiateur d'eau. C'est un montage assez peu courant (que l'on retrouve notamment sur les autos de drift) qui permet de protéger les organes vitaux du moulin lors d'une sortie de piste. Il réduit également la longueur du *pipping*, ce qui améliore sensiblement le temps de réponse à la ré-accélération. De la même manière, le radiateur d'huile se retrouve positionné juste devant ses deux grands frères, bien à l'abri.

L'alimentation en essence est soignée. On dirait presque de l'art moderne !



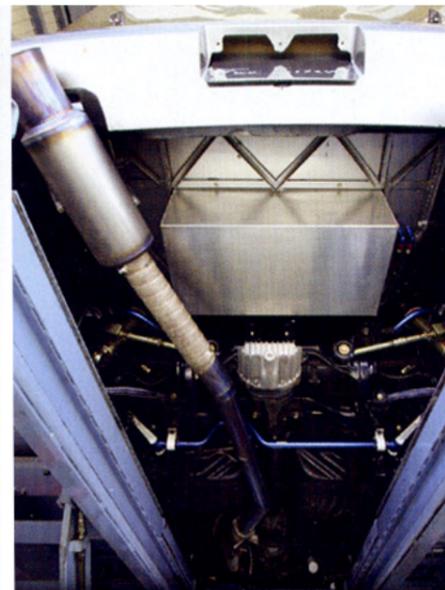
60



Le châssis est entièrement ressoudé.



La plupart des outils de réglage sont encore en place, la Silvia est en perpétuel développement.



Au ralenti, la ligne (c'est le mot) en titane est particulièrement expressive. Mieux vaut ne pas imaginer ce que cela donnerait pied au plancher !



Toshima-san n'a pas ménagé ses efforts sur le moteur. C'est de la très haute couture ! On notera que l'*intercooler* vient se blottir, bien à l'abri, juste devant le radiateur d'eau.



Mais le plus incroyable est sans conteste le traitement carbone du châssis. Le compartiment moteur ainsi que l'intérieur de l'auto sont entièrement recouverts de feuilles de carbone pour accroître la raideur de la coque. Il serait vraiment intéressant de connaître, en pourcentage, le gain apporté à la rigidité de l'ensemble. Quoi qu'il en soit, le résultat est absolument sublime, et les litres de sueur dépensés en valent la peine ! On notera que les portes, le capot, la malle arrière, les rétroviseurs, l'aileron et les sièges sont également du même acabit. Il faut croire que Toshima-san dispose d'actions chez Carbon&Co. Au final, la Silvia n'accuse que mille cinquante malheureux kilos. Un Mike Tyson de 60Kg... en gros.

La boîte HKS six rapports à crabots est une rareté (en comparaison du modèle équivalent Trust ou de la version à cinq rapports). La première vitesse est inversée et trouve juste en face d'elle la marche arrière. Cette boîte demande un peu d'entraînement avant d'être exploitée les yeux fermés. Du fait des crabots, qui autorisent n'importe quel enchaînement (un joli 4 > 1 à la descente par exemple), il faut savoir faire preuve de sensibilité dans la main gauche pour ne pas tout satelliser. Les trains roulants profitent de rotules ou de silentblochs rigides et tous les bras sont réglables. La barre anti-roulis arrière Sard propose un système d'ajustement ingénieux. En faisant varier l'orientation des extrémités, la dureté de la barre est modifiée (comme une règle que l'on essaierait de plier par la tranche ou à plat).

L'auto est un véritable laboratoire ambulante. Certains outils de mesure et d'acquisition restent en permanence branchés et fonctionnels. Comme quoi, même après toutes ces années d'expérience, il y a toujours de quoi apprendre !

NISSAN SILVIA S13

Puissance (cv)	480
Couple (mKg)	56
Poids (Kg)	1050
Rapport Kg/cv	2,19

Moteur

- SR20DET
- Kit 2,2L Apexi
- Turbo RX6B TCW77, 25P
- Wastegate HKS GT-II
- Ligne en titane sur mesure en 80mm
- Arbres à cames Apexi 260 degrés x 11,2mm
- Pompe à huile Nissan N14
- Papillon Nissan N15
- Injecteurs Sard 850cc - Rail d'injecteurs Sard
- Réservoir ATL 45L
- Pompe à essence Bosch x3
- Radiateur d'eau Trust
- Séparateur air/eau Sard
- Radiateur d'huile HKS
- Intercooler sur mesure
- Pipping en titane sur mesure
- HKS FconVpro

Châssis / Trains / Transmission

- Boîte de vitesses HKS 6 rapports
- Embrayage double disque OS
- LSD Cosco RS
- Combinés filetés Apexi N1 Damper2
- Autostaff roll center adjuster
- Barre anti-rapprochement Cosco
- Bras inférieurs avant Ikeya Formula
- Biellettes de direction Ikeya Formula
- Tirants de chasse arr. et av. Ikeya Formula
- Tirants supérieurs arrière Ikeya Formula
- Bras supérieur arrière Cosco
- Etriers Brembo Nissan BCNR33
- Disques avant Project Mu
- Plaquettes Rubics
- Barre anti-roulis arrière Sard
- Carter de différentiel Trust
- Jantes Work Meister 17 par 9, ET+11
- Pneus Advan A048 255/40

Intérieur

- Sièges Recaro en carbone
- Harnais Takata / Willans
- Bloc Stack - Mano de pression de turbo Defi
- Boost controller HKS EVC
- A/F knock amp HKS

Extérieur

- Pare-chocs avant G corporation
- Canards Sard
- Bas de caisse G corporation
- Jupe arrière GP Sports
- Ailes av. : D-Max Ailes ar. : Sur mesure
- Capot D-Max en carbone
- Portes en carbone HPI
- Malle en carbone Rasty
- Diffuseur avant sur mesure en carbone
- Vitres en acrylique HPI
- Aileron Sard GT Wing Fuji Special

Divers

- Hiland : 1min 58sec
- Tsukuba : 1min 02sec