

**AUTOWORKS**  
オートワークス



# AUTO WORKS

Le top de la prépa jap !

+POSTER



Magazine

**YELLOW  
SHARK**  
SKYLINE  
GT-R



**EXCITING  
KINGVIP  
2013**

**Nissan Sunny  
RB26**



# TECH

DO IT YOURSELF  
SOUDAGE  
RENFORT ARCEAU  
LA LUBRIFICATION

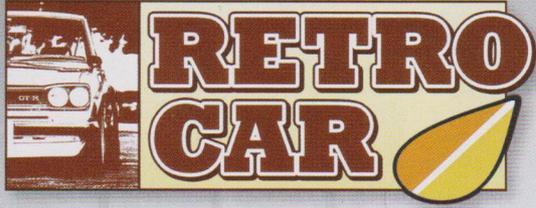
CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DRIFT RD. 0 - JAP IN TOULOUSE #

DOM: 620 G - BEL: LUX: 6 € - CH: 8,8 FS - ITA: PORT CONT: 64 €  
CAN: 675 Cdn - N: CALS: 780 cdp - POLS: 850 cdp

L 19759 - 27 - F: 5,50 € - RD



ORIGINE : UK 



➔ SAJID TOYOTA CELICA

# Cool Vibrations

3S-GE Toyota Celica GT



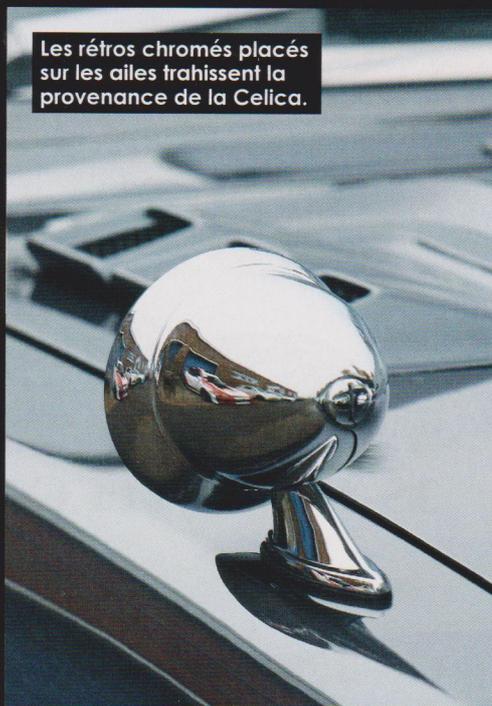
Sajid a toujours aimé se démarquer, **surprendre** là où on ne l'attendait pas. Preuve en est à nouveau faite avec sa dernière réalisation en date : une Celica GT de 1975 **soignée** dans les moindres détails et animée par un **cœur d'Altezza** ! C'est sûr, des **Toyota** comme celle-là, on ne doit pas en croiser tous les jours...

Texte : Sylvain Masse Photos : Ludovic Clini

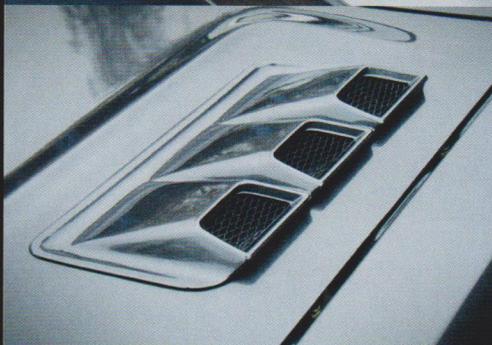
**P**eu de passionnés en Europe peuvent se targuer d'avoir possédé autant de sportives japonaises rares et emblématiques que Sajid, l'homme à la tête de Japan Performance Parts. Skyline R34 GT-R, Lancer Evolution IX et X, Impreza RA et Spec C, Forester STi ne sont qu'une petite partie des trésors qu'il a eus entre les mains, mais pourtant, malgré leurs performances reconnues et le charme qu'elles dégagent, ces machines hautement désirables ne sont pas ses autos favorites. Non, ce qu'il aime par-dessus tout, ce sont les *oldies* et leur style inimitable. Il y a quelques années, il est frappé par l'engouement que suscitent les anciens sur l'archipel nippon et admiratif du niveau de préparation de certaines. Sajid se rappelle : « On a voulu introduire un peu de cette culture japonaise chez nous, en Angleterre, et on a alors commencé par importer une poignée de pick-up Datsun 1200 customisés de manières diverses... » Au même moment, il met la main sur deux Celica, une 1600ST stock et une 2000GT. C'est le coup de cœur ! Il s'en séparera cependant quelque temps plus tard... et s'en mordra les doigts.

### Sortir des sentiers battus

Le temps passe mais il peine à combler le vide laissé par la vente de ses Toyota. C'est donc tout naturellement qu'il va penser aux Celica de 1<sup>ère</sup> génération pour son nouveau projet, selon lui les candidates idéales pour une création originale, différente. Il achète alors une 1600GT *liftback* japonaise « pour pièces » en bon état général avec seulement 47.000km au compteur. Rien ne manque, les chromes sont brillants et seules quelques zones attaquées par la rouille (seuils de porte, arches de roues, hayon...) viennent ternir le tableau. Un peu de carrosserie, tout au plus. Sajid a une idée précise du *swap* qu'il souhaite réaliser : « Je ne voulais pas d'un gros moteur comme le 1J ou le RB, je voulais un 4 cylindres pour rester en accord avec la



Les rétros chromés placés sur les ailes trahissent la provenance de la Celica.



Les panneaux de custode sont dotés d'ouïes d'aération à l'inspiration très américaine.



Répliques des CCW Classic, les Varrstoen V3 flattent le regard.

# JAP PERFORMANCE PARTS



## LA SAVEUR DES FILMS DE GANGSTERS DES 70'S !

CCW  
rstoen  
gard.



Voilà ce que  
l'on appelle une  
proue virile !

### TECHNOLOGIE DE POINTE

Apparu pour la première fois en 84 sur la Camry, le 3S-GE a depuis fait beaucoup de chemin. Les deux dernières versions, appelées BEAMS (pour *Breakthrough Engine with Advanced Mechanism System*), bénéficient notamment de la technologie de distribution à calage variable, le VVT-i. Exclusivement réservé à l'Altezza RS200 japonaise, le 3S-GE de 5<sup>ème</sup> génération est la mouture la plus évoluée avec son Dual VVT-i (phasage variable des arbres à cames d'admission comme d'échappement) et ses soupapes en titane. Un must !



philosophie de la Celica. C'est pourquoi on a décidé de partir sur un 2L d'Altezza. » Pour rappel, la Toyota Altezza était vendue par chez nous sous le nom de Lexus IS, mais uniquement dotée de 6 cylindres. Ils récupèrent ainsi le bloc d'une auto accidentée d'un de leurs clients et se lancent sans attendre dans les travaux. Loin d'être « bolt-on », l'installation du 3S-GE BEAMS et de sa boîte 6 va demander à l'équipe des adaptations particulières. La pompe à essence immergée de l'Altezza a notamment exigé certaines retouches à l'arrière de l'auto, tandis que le collecteur d'échappement sur base du 2T-G s'est vu modifié pour s'aligner sur la culasse du 3S. Même topo pour la ligne Apexi, initialement prévue pour Integra ! Mais ce n'est rien par rapport aux aménagements effectués au niveau de la transmission. Déjà, le tunnel de la Celica n'était pas assez large. Celui-ci a donc dû être extrait, et celui de l'Altezza a été soudé à la place ! La tringlerie de boîte également a posé quelques soucis, très différente de celle de la Celica. Quant à l'électronique, il a fallu repenser le faisceau de l'Altezza et l'adapter à la GT. De longues heures de réflexion, se souvient Saj.

### Moderniser sans trahir

Sous le charme des lignes pures et racées de la Celica, Saj n'a pas souhaité forcer le trait avec une abondance de pièces *aftermarket*. Bon, d'accord, on repassera pour la discrétion du radiateur d'huile, mais il faut reconnaître que l'auto conserve malgré cela une plastique harmonieuse. Elle est simplement habillée de spoilers additionnels (pièces d'origine japonaise refabriquées puis réajustées par Saj), de bandes blanches personnalisées courant au-dessus des bas de caisse et de jantes larges Varrstoen de 16 pouces. La teinte d'origine Mercedes AMG, en accord avec les nombreux éléments chromés de la carrosserie, donne enfin une nouvelle fraîcheur à la TA27. En s'installant à bord, là encore, on réalise à quel point les modifications ont été bien pensées. Les sièges en cuir de Honda S2000 s'intègrent parfaitement dans l'habitacle de la Toy', à l'image du soufflet de levier

Les spoilers et les bandes latérales blanches donnent encore plus de cachet à la Celica.



## UNE CELICA ENTRE TRADITION ET MODERNITÉ !

Intelligemment remis au goût du jour, l'habitacle ne fait pas dans la surenchère.



## TOYOTA CELICA GT TA27

## Car specs

Puissance (ch)	env. 210
Couple (mKg)	NC
Poids (Kg)	NC
Rapport Kg/ch	NC

## Moteur / Transmission

3S-GE  
Kit d'admission Apexi  
Collecteur d'échapp. « maison » modifié  
Ligne d'éch. Apexi Integra DC2 modifiée

Radiateur VW Polo OEM  
Ventilateur « slim » Mishimoto  
Radiateur d'huile aftermarket  
Pompe à ess. immergée Altezza OEM  
Durites silicone aftermarket  
Faisceau et ECU Altezza OEM  
Boîte de vitesses 6 rapports J160  
Arbre de transm. Celica/Altezza modifié

Tunnel de transmission Altezza  
Support transversal de boîte modifié

## Châssis / Trains / Freinage

Combinés filetés Cusco  
Ressorts arr. Skyline GT-R R33 OEM  
Barres de direction modifiées  
Durites de frein aviation aftermarket  
Jantes Varstoen V3 :

Av. : 15x8J

Arr. : 15x9J

Pneus :

Av. : Nankang Ultra Sport 195/50R15

Arr. : Bridgestone B530 215/45R15

## Intérieur

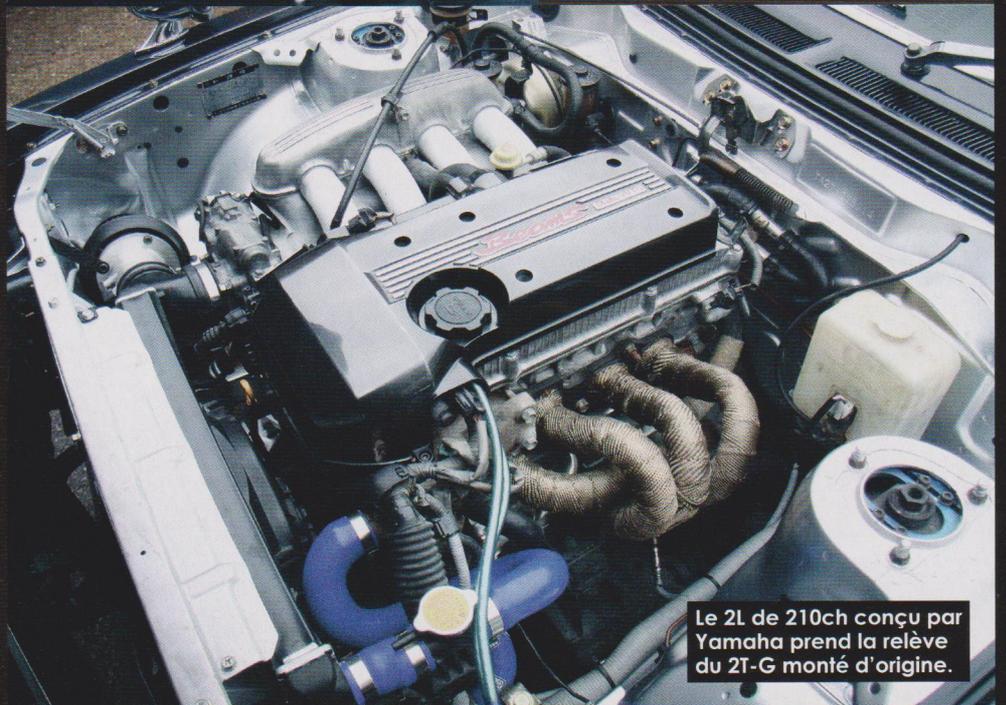
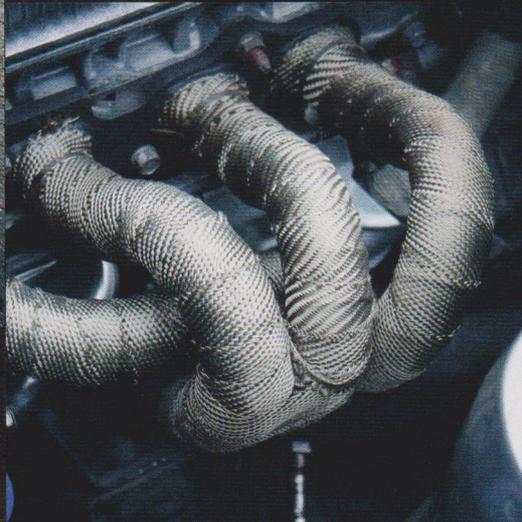
Sièges av. S2000 OEM  
Volant Nardi  
Compte-t. et compt. de vit. Supra OEM  
Pommeau Impreza STi OEM  
Soufflet de lev. de vit. LanEvo VIII OEM  
Tapis Skyline GT-R R32 OEM  
Chauffage type rallye aftermarket

## Extérieur

Peinture Tenorite Grey Mercedes AMG  
Capot en fibre  
Lame avant aftermarket remodelée  
Spoiler arrière aftermarket remodelé  
Bandes latérales avec logo Beams GT  
Divers  
Poste radio d'origine !



de vitesses de LanEvo VIII, du pommeau d'Impreza STi (6 rapports)... et des tapis de Skyline R32 GT-R. Un joyeux mix que l'on doit au formidable stock de pièces en tout genre de Japan Performance Parts ! Sous les yeux du conducteur, derrière le classique cerceau Nardi, des compteurs de Supra Mk4 viennent remplacer une partie de l'instrumentation d'origine. Petite remarque : la zone rouge commence ici à 6800tr/min, alors que celle du compte-tours des Altezza n'est signalée qu'à l'abord des 8000, mais qu'importe, l'essentiel est ailleurs ! Comme le dit si bien Saj : « Cette Celica n'a rien d'une voiture de course, elle n'a rien d'un monstre de puissance, elle est tout simplement cool. » Et pour le côté cool, on est d'accord, cette Celica est imbattable !



Le 2L de 210ch conçu par Yamaha prend la relève du 2T-G monté d'origine.



## QUESTION D'HÉRITAGE

Associée au look *bôsôzoku*, le radiateur d'huile externe (comprenez : exposé à la vue de tous) tire avant tout ses origines dans la compétition. Dans les années 70, cette disposition était activement tolérée en course, malgré la vulnérabilité évidente de l'installation (impacts de cailloux, etc.). On se souvient particulièrement des Skyline GT-R KPGC10 engagées au Japon, mais d'autres autos, comme par exemple des allemandes, l'ont aussi adoptée durant une courte période.



TOYOTA CELICA