

90' 7月
1-0-1

ターボ!!

では上部50mm、底部76mmに拡大。さらに、羽根の枚数をCT26の10枚から、TC-28Sでは12枚に増やし、形状も変えられている。

また、センターハウジングのバックプレートとインデュースも、傾斜角を見直すなど形状を変更している。

これらによって、当然、風量はアップ。ノーマルをはるかに上回る高回転域での伸びを見せてくれる。IN側が全体的に大きくなっているわけだから、そのパワーアップは、予想以上のものと思ってい。

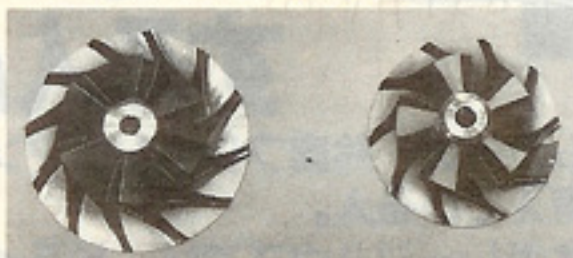
もちろん、EX側がノーマルのままだということもあって、効きはじめのフィーリングはほとんどノーマルと同じになっている。

いったん効きだしたら、 高速域まで伸び続けるパンチ力

効きはじめのフィーリングはノーマルと同じでも、いったんこれが効きだすと大幅に増やされた風量のおかげで、パンチのあるブーストパワーを体感することができる。

しかも、そのパンチ力は中速域でさらに盛り上がり、そのまま高速域へと伸びていく。低・中速重視だとはいっても、大きくなった羽根のおかげで、7M-GTで400psはOKだ

↓ノーマルCT26(右)のINインペラーと比べてみれば、そのサイズの差は一目瞭然。羽根は、枚数だけでなく、なるべく下からも風量を増やそうと形状が変えられている



から、迫力のある走りを楽しめるのはまちがいない。

もうひとつ、このタービンの大きなメリットといえるのが、バランスの良さだ。

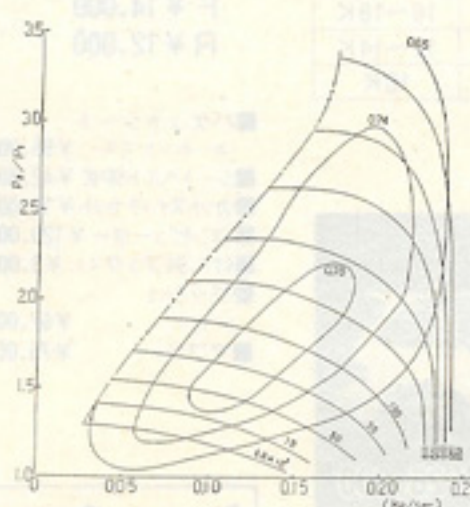
大量生産型のノーマルタービンは、どうしてもそのバランスにバラツキが出てしまう。CT-28Sでは、ノーマル比で25%の精度アップを可能にしているため、当然、各回転域で効率をアップさせている。

ノーマルスタイルでどれだけパワーを上げることができるのか?—TC-28Sは、この問いに対する答えを見事に示してくれたようだ。

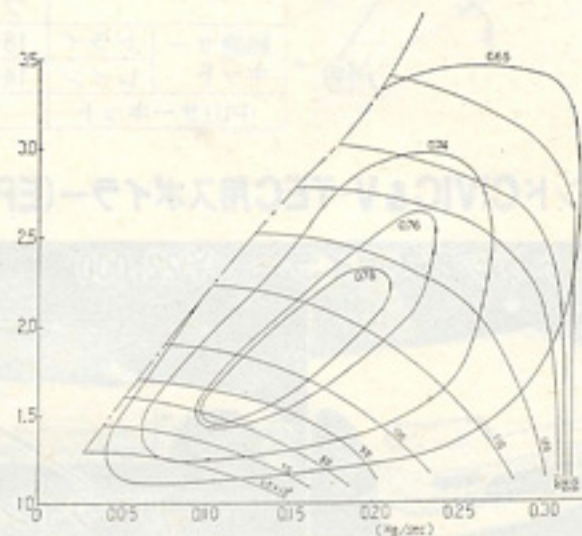
もちろん、そのフィーリングだけでなく、見た目にもノーマルスタイル。エンジンルームを開けてみてもその存在はわからない。

乗り易さを損なわず、下から上まで力強さを増しき『全域ターボ』。それが、トライアルTC-28Sだ。

CT26 COMPRESSOR MAP



TC28S COMPRESSOR MAP



↑このグラフは、ノーマルCT26とTC-28Sのコンプレッサーマップ。風量の差を比べたものと思えばいい。その差は歴然だ

New MR2/セリカGT-FOURの3S-GT用。以前、スーブラにターボA用タービンをスワッピングした時にヒントを得て開発したもので、構想から完成まで1年6ヵ月かかったという自信作だ。

7M-GTのノーマルタービンCT26では、インペラーは、上部が46mm、底部が65mm、これをTC-28S

運転 免 許

■最短15~18日間目標

普通免許

155,000円

検定料他諸費用別途必要

☆チャレンジ・セーフティ・パーフェクト等各コース有り。

■最短6~8日間目標

2種免許

65,000円

検定料他諸費用別途必要

☆チャレンジ・セーフティ・パーフェクト等各コース有り。

合宿免許ステーション (06) 531-9179

アメリカ村入口、ピクトリアスポーツ内(堀江大京ビル5F)

このサイ クイナク

☆女性おひとりでも安心して免許が取得できるシステムです。

Speedy

Surely

Safety



「夏休み予約受付中」