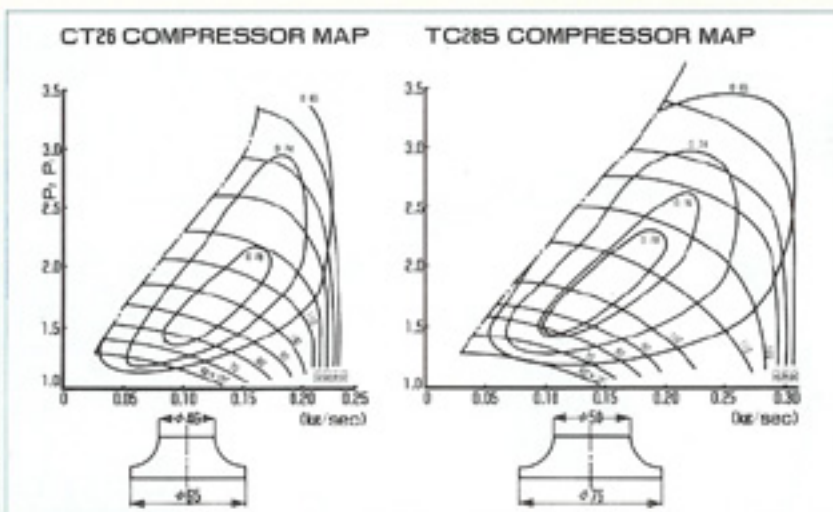




コンプレッサーマップを見ると、TC28Sの方がノーマルより高速型であることがわかるが、低回転もノーマルにヒケを取っていない。

TC28Sタービン



エキゾーストハウジングはノーマルを使用。コンプレッサー側が大きいのがTC28Sの特徴だ。

定価 22万3000円
トライアル ☎0729-65-5823

**下を犠牲にしないで
高風量を確保！
しかも、ボルトオンの
おいしいヤツ**

トヨタのCTタービンは中、低速でのレスポンスに優れるが上でのパンチが弱い。

しかしワンランク上の7MG用CT26や、ターボA用のタービンにすると、今度は下が犠牲になってしまう。

この両方のタービンのメリットだけを組み合わせたタービンが、トライアルから発売されているTC28Sタービンだ。

んだ。

このタービンはノーマルでCT26を装着している3SIGTと7MG用で作られたもので、外観はほぼ同一のため、ほとんど違和感がなくエンジンルームに納めることができる。

基本的にはCT26とそのまま交換するためアクチュエータータイプが採用されているが、7MGと3SIGT

を共通化しなければならぬので、アクチュエーターの取り付けボスが追加されている。

またアクチュエーターホースの取り出し口も2箇所にもうけられていて、コンプレッサーハウジングは完全オリジナルとなっている。

そして材質はアルミ鍛造後、T7で熱処理をして強度をアップした上、表面に特殊コーティングを施して耐腐食性を向上させている。

このタービンの秘密はオリジナルのコンプレッサーハウジングのほかに、ブレードとインペラーにも隠されている。

インペラーはノーマルの46φ(コンプレッサー側)/65φ(エキゾースト側)に対し、TC28Sはそれぞれ50φ/76φとして風量をかせいでいる。さらにブレードの形状はハーフブレードバックスワードタイプを採用しているために、高風量時の効率が良く、ノーマ

ルにあった頭打ち感は解消されている。またブレードの数もノーマルの10枚に対し12枚とアップしているために最大風量が大幅にアップ、タービンのキャパシティアップにつながっているわけだ。

このTC28Sのようにエキゾーストハウジングはノーマルを流用して、コンプレッサーハウジングだけをオリジナルで製作するという手法は、フリッツのBAGターボやKKKのK24とK26を合わせたものなどにも採用されているもので、低・中速を犠牲にしないで高風量をかせぐ方法の一つでもある。ストリートを主体にしたチューニングにはやはり、下から上までストレスなく回りきるタービンの方が向いている。

しかもTC28Sのようにノーマルにボルトオン感覚で装着できるタービンが、これからの主流になるのではない