

3400rpmにTC-28Sのマッティングは、低中速から爆発的加速を生み出す。



インタークーラーはトリアルオリジナル。圧縮を抑えるのも吸気チューンの重要ポイント。



燃料系コントロールはMFCで、メーターはブースト計と排気温度計をセットしている。



強化クラッチはOSのツインプレート7MGT用にオリジナルキット化。各部に加工を施し、操作性と耐久性を強化している。(25万3000円)



7M-GTEの備えもノーマルのエキマニにポルトオン装着だ。

TC-28Sターボは、7M用も3S用もコンプレッサー側は同じだ。3Sが余裕の風量を与えられていたのに対し、7Mではまさにベストマッチの立ち上がり重視セッティング。イキナりのアクセルオ

ンではリヤをはじき飛ばす、エキサイティングマシンに変貌させてしまう。テスト車は、TC-28Sのほかにオリジナルインテークラ、ピクトリーマフラーをセット。EVCにより最大ブース

瞬発力はピカイチの出足重視、ストリートゼロヨン対応の強力兵器になる

実践インプレッション2 TEXT: スープレックスOGT/5MT

燃料系もコンピューターオンリーのため、運転席まわりもフルノーマル。シートはトリアルおスミのレカロSRを装備。



よるパワーチェックでも明らかで、ピークの比較では32psアップの250psという実測値をマークしているのだ。が、実走行フィーリングでは、その6



マフラーは65のHKSターボマフラー。排気効率アップは高回転での風量確保にメリット大。

5000rpmから上での伸びにまだ物足りなさを感じてしまう。といってもこれ

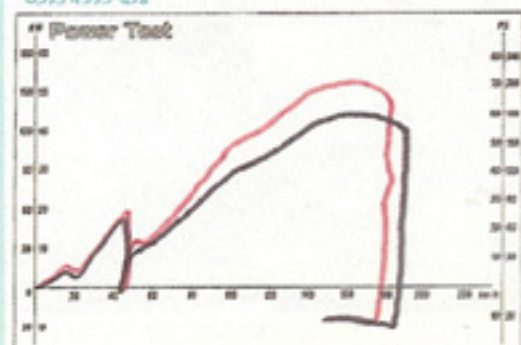
は、今回比較のために設定したノーマルと同じ最大ブーストのせいで、あまりに早いブースト上昇の上限設定と、太く感じた低中速域のトルク感の差が、そう感じさせるのだ。それだけにこの低中速域での加速レスポンスはバツグンなんだと強調しておきたい。

実際、高回転まで設定ブーストのタレはなく、風量アップに見合ったMAXブーストを設定してやれば、本領発揮のめざましい走りを見せてくれるはず。何しろフル設定は3と向けのコンプレッサーを2とで回しきっているんだからね。

ホイールはディビーラッシュ、フロント7J、リヤ8J。タイヤはP700Z、フロント205/45-16、リヤ225/45-16だ。



黒がノーマル(218ps)、赤がTC-28Sターボ交換のもの(250ps)。ブーストはノーマルの0.65kg/cm²ながら、過給全域でパワーアップしているのがわかる。



マフラーはデュアル出しのピクトリーマフラー。

Gノボイールはフロント8J、リヤ9J。タイヤはフロント235/45-17、リヤ265/40-17のP700Zをセット。

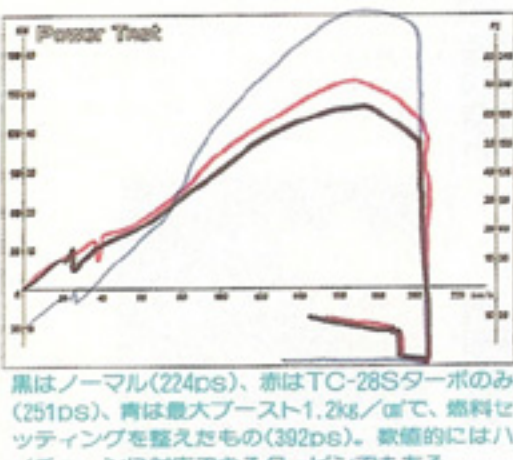
ンとつなげばもう絶大なトルクが発生。確かにトルクはトルクなのだが、というより、ドッカンターボのドッカンパワーが発進時にイキナリやってくる、といった表現がいい。そしてグーッと一気に加速する。

1速、2速じゃレブリミットまですぐだし、3速でもパワー感は急激だ。が、5000rpmを超えてからはやと落ちつく。やはり、低中速重視のパワータッチで、トップエンドの伸びは、ターボチューンドとしては今イチになってしまふ。トップエンドでのピークパワーを狙いたいなら、たとえばT04Eなどをチョイスすればいい。が、このTC-28Sには、それに負けないだけのメリットを低中速加速レスポンスで実現しているのだ。



ストリートのゼロヨン加速なら、まずスタートから2と3歩リード。そして早めのシフトアップで、ゴール寸前の4速ギヤも十分フル加速の準備範囲だ。よほどのチューンドでない限り、4000mを3速で走り切りマシンは少なく、4速へシフトしてからすぐゴールを迎えるということが多いストリートゼロヨンの条件を考えると、このTC-28Sチューンのパワーバンド特性は強味だろう。

シャシダイナモ計測では、7MGノーマルの実測224psに対し、TC-28S装着のみで251psに。さらにマフラー、EVCによるブーストアップ、そして燃料調整を加えれば392psをマークする。レスポンスだけでなく、数値の実力でも十分の迫力ターボチューンといえる。



黒はノーマル(224ps)、赤はTC-28Sターボのみ(251ps)、青は最大ブースト1.2kg/cm²で、燃料セッティングを整えたもの(392ps)。数値的にはハイチューンに対応できるタービンでもある。