

開発したタービンがTC28Sである。

「うちはトヨタ系の7M-GTや3S-GTのチューニングが得意だけど、ノーマル・タービンの良さを生かして、もうちょっと上が欲しいわけ。それもソアラ/スーブラのAT仕様のお客さんが多いし」(牧原道夫さん)

で、トヨタ製CT26のタービン・ハウジングとターボA用に近いコンプレッサーをブリッツに依頼してオリジナル・タービンを製作したわけだ。

あいにく試乗車はMTのセリカGT-FOURしかなかったが、そのTC28Sファイリングをチェックしてみるのには興味深い。

チューニングの内容はFコンだけで燃料増量し、ブーストは1・2kg/cm²。アクセルの立ち上がりは2500rpmあたりで正圧になり、3000rpmでかなりトルクが出てくる。ノーマル・タービンよりやや下が細い気はするが、ストリートで使える範囲にある。そして、一気に7000rpm以上まで回る。

この高回転域までのレスポンスがノーマルにはない大きな特徴だ。

基本的には3リッター・クラスを想定した3800~4000psくらいのタービン風量なので、セリカの場合は排気量がちょっと小さい分だけ、ピーキーな感じがする。

これが7M-GTとATのマッチングなら、確かにストリートの常用バンドである2000~3000rpmのレスポンスが抜群なことは、このセリカのファイリングからもわかる。

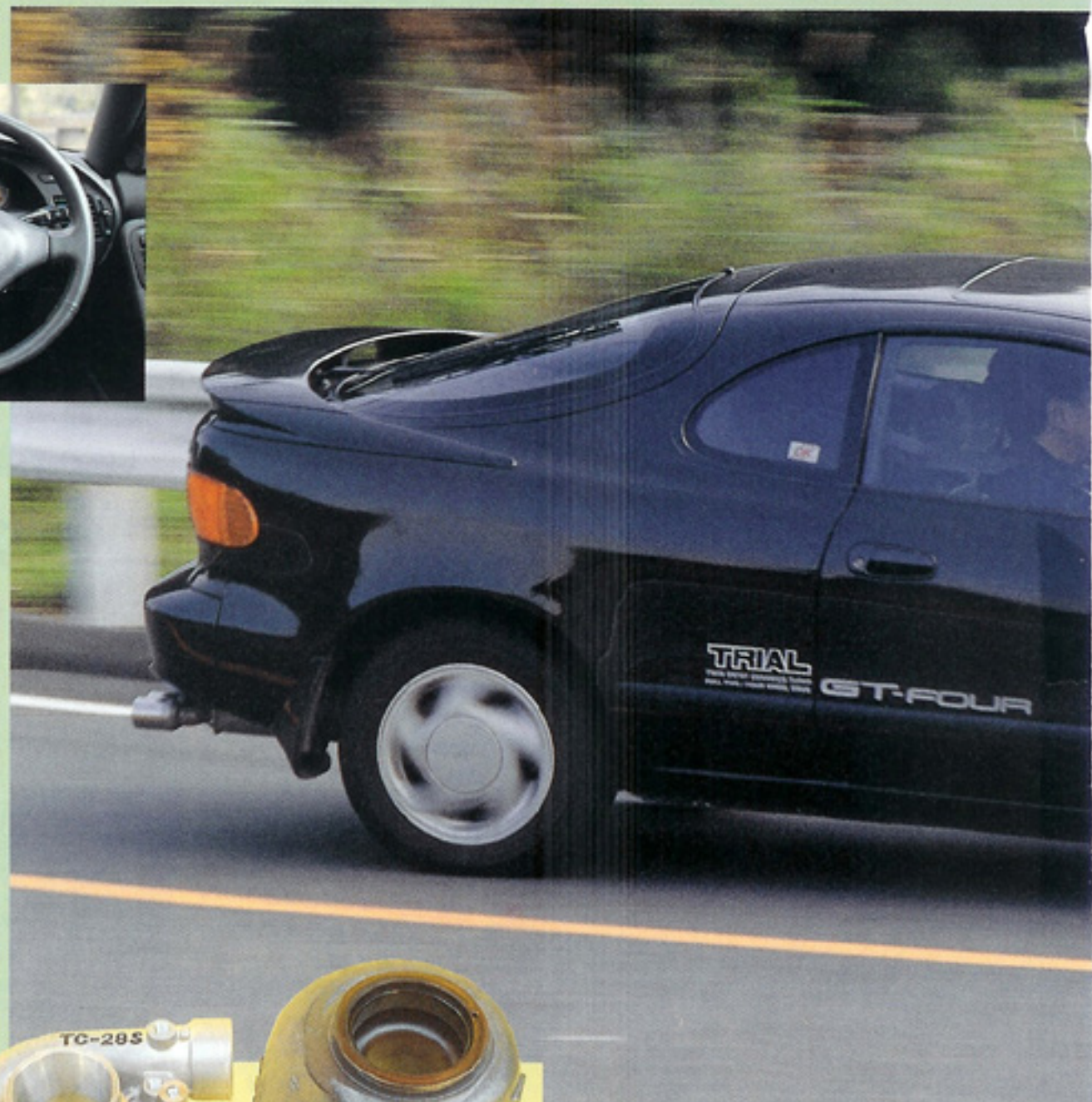
たとえば、ゼロヨンやストリートなら0~200km/h加速でじゅうぶんだ。これにギャレットT04Eや三菱TD07を使うと、パワーは申し分ないが、どうしても立ち上がりが遅い。そのギ

セリカの室内はステアリング・ポストにブーストメーターが追加されているだけ。



ヤップを埋めるために作ったわけだ。

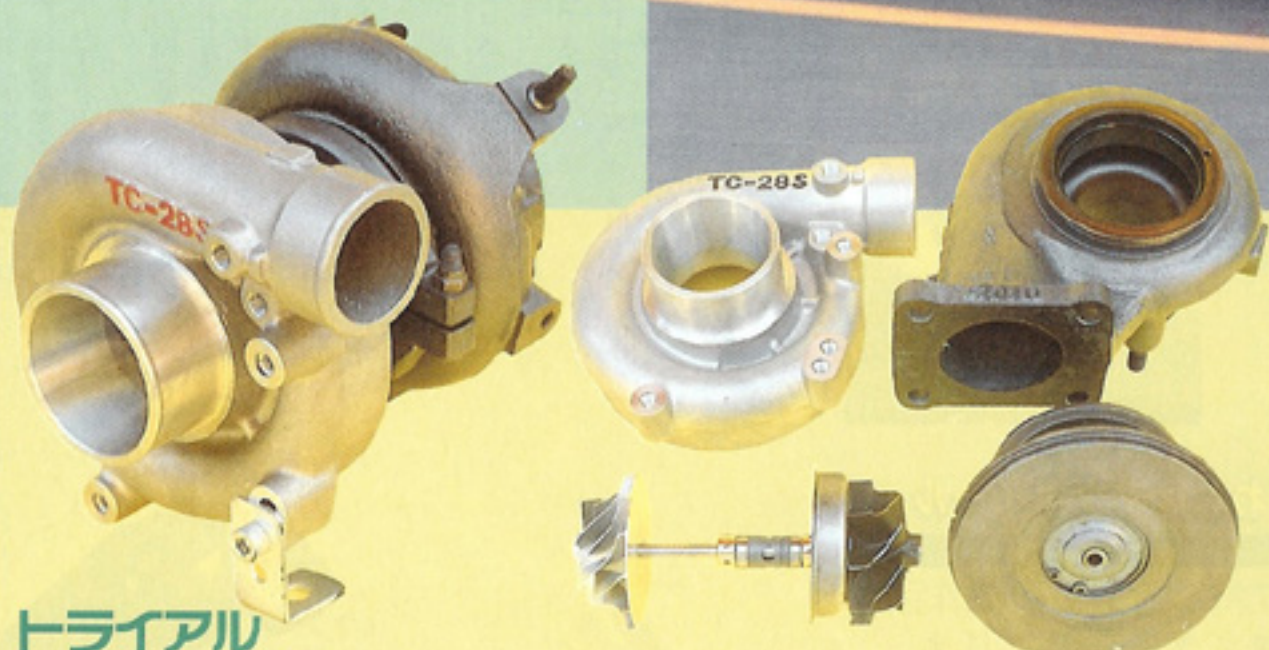
いかにも職人気質の牧原さんらしい。「基本的にはソアラのATでゼロヨンを楽しめるセッティングですわ。7M



GT自体はあまり高回転型でもないし、このタービンでちょうどエンジンのおいしいところにマッチしているはず」ともいう。

今や、タービンの種類やサイズはどんなチューニングにも合うくらい豊富だが、ショップ独特のポリシーを追求すると、まだ物足りないこともある。

トライアルのTC28Sは、チューニング・タービンとして数少ないアクチュエーター・タイプでもあり、対象こそ限られるが、ターボ初心者から上級者までカバーするオリジナル性に注目したい。



トライアル TC28Sの特徴

価格22万3000円

適用車種:

7M-GTソアラ
/スーブラ&
3S-GTセリカ
/MR2

タービンの外観はノーマルと同一。ただしオリジナルのコンプレッサーハウジングはアルミ鋳造後、T-7で熱処理し強度アップしながら、表面を特殊コーティングして耐蝕性を向上してある。7M-GTと3S-GTを共通化するため、アクチュエーター取り付けボスを追加し、ブースト取り出し口も2か所設定。

GTタービンの特徴はタービン側がツインエントリー・タイプでレスポンス重視にあり、A/Rは表記できないが、コンプレッサーの風量はノーマルの320~340psに対し、TC28Sでは380~400psに設定。マップでわかるように幅広いパワーバンドを持つ。そのインペラー・サイズはノーマル46φ/65φに対して50φ/76φに大型化し、ブレードの枚数も10枚から12枚に変更してある。

