

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のチューンが得意だけど、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3800~400ps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。

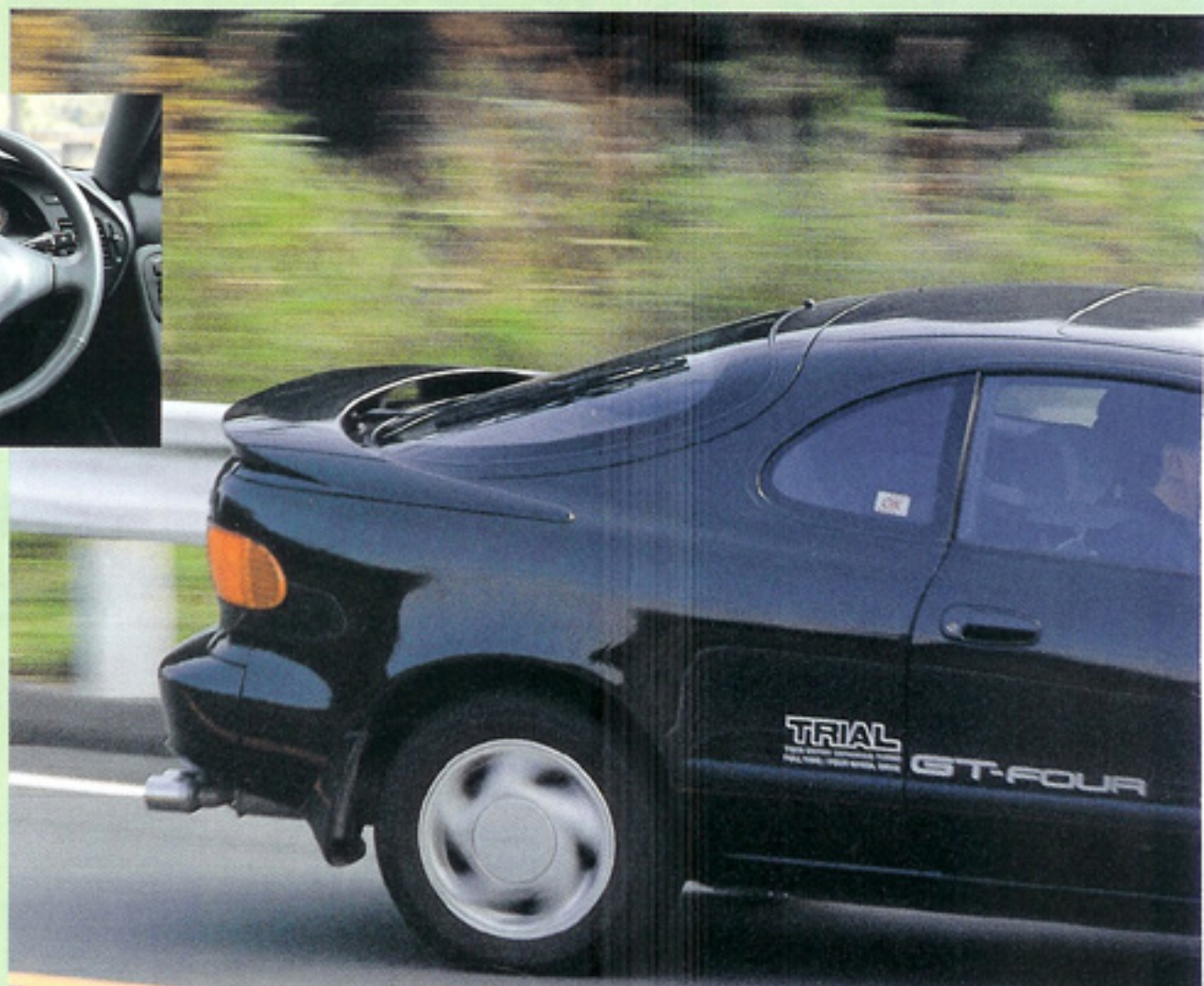
たとえば、ゼロヨンやストリートなら0~200km/h加速でじゅうぶんだ。これにギャレットT04Eや三菱TD07を使うと、パワーは申し分ないが、どうしても立ち上がりが遅い。そのギ

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だけに作ったわけだ。

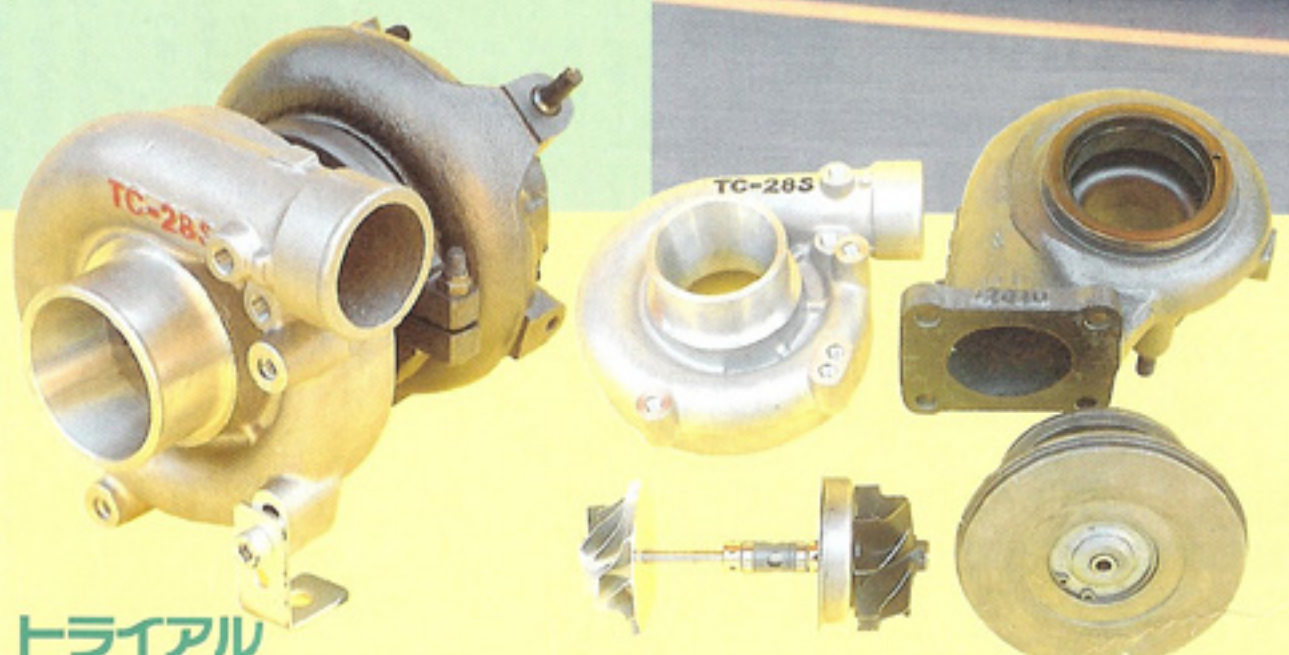
いかにも職人気質の牧原さんらしい。「基本的にはソアラのATでゼロヨンを楽しめるセッティングですわ。7M



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や」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。

