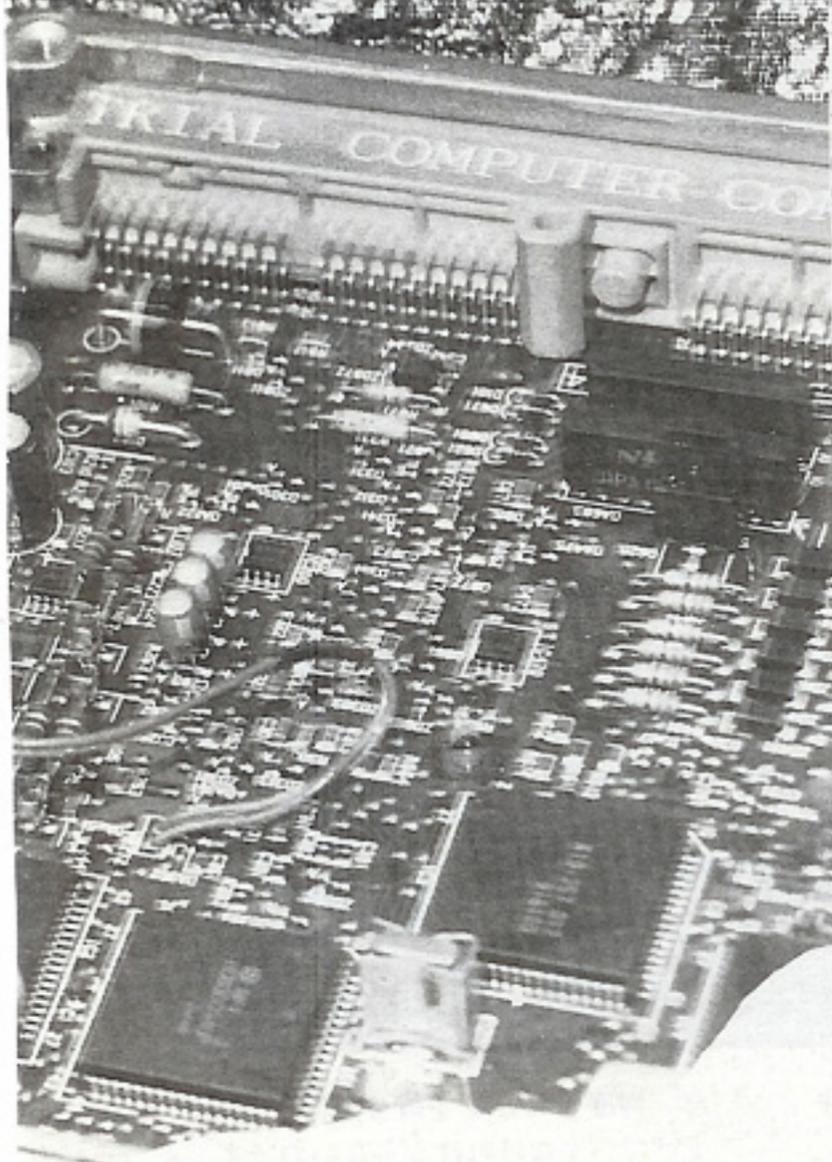


牧原道夫……(株)トライアル代表
昭和29年1月24日生まれ
関西では、ターボといえばトライアルと呼ばれるくらい
ターボチューニングに関しては定評がある。パワー競争
時代、L28改ツインターボで307km/hの記録を出し
たのはあまりにも有名



真剣にターボに取り組み出したのは、トライアルを開業する少し前ぐらいで、FJ20を積んだシルビアが出た時から。この頃はまだメカチューニングが全盛で、セッティングするのも、わざわざメカチューニングのデータを取った上でセットアップしていく方法を取っていました。だから、今ではターボ専門店みたいに思われているトライアルだけど、スタートの頃はメカチューニングの方が多かったね。

トライアルとして、一番最初に取り組んだシルビアには、確かギャレットのでっかいタービンを取りつけたと思う。当時、雑誌社主催のゼロヨン大会に持ち込んだ時、普段ローから全開のスタートなんて一度もしたことがなかったので、現地に行っ

て初めてという状態だった。だからパワーが出過ぎて、クラッチがズルズルの状態になっていたのに、なぜだか原因がわからなくて、どうなっているのだろうと焦りましたね。カバーやクラッチは、メカチューニングでは十分のものだったので、まさかターボの方が爆発的なパワーが出るなんて想像もしていなかったからね。シャーシダイナモなんていう優れ物もなかったし、今から思えば、あの大会の時にクラッチのまともなのがあれば、かなりの線まで行けてただろうと思いますよ。参加していたほとんどのクルマがメカチューニングで、ターボの連中は後ろの方に並んでいたありさまだったから。

サージタンクを自分たちで作って、それから、そろそろセッティングら

しくなってきたかな。おそらく10個以上は作ったと思うけど、形状が決まると後は楽だったですね。L型に移行した時も、FJでやったことがすべてそのままL型にも応用できたからね。

このころのターボの考え方というのは、フルブーストがかかっている時だけが対象であったといってもいいんじゃないかな。もちろんターボラグなんかも非常に大きくて、5000rpmからターボが効いてくるという状態だった。街中では、常にローからのゼロ発進となるので、目一杯踏むとリアが空転するばかりで、ターボは非常に乗りにくいクルマの代表だった。このあたりのこともあって、最高速や4、5速は大変気持ちのよい走りだったけど、一般には余り受けなかったと言えますね。

時代と共にチューニングカーの最高基準も変わっていく

L28改ツインターボで、307km/hの最高速を出した時、その当時の持てるだけのノウハウをつぎ込んで作り上げたつもりだったけれど、今考えてみるとまだまだテストのワンス

トップに過ぎなかったと思うね。完全に下を無視したセッティングで、圧縮比を落としていたためにレスポンスも悪く、パワーバンドもトップエンドに集中したものだった。その

当時のL型ターボは、仮に6000rpmで400psあったとして、その半分の3000rpmのところでは200psにも達していないばかりか、100psあるかどうかとも怪しい状態だったからね。

92 7A 1204