



質量がらえるVワーブには次々改修いウーリツチューンだが、ラシエターもYRV専用ラシエターアップが採用し、そのエアフィルターもラシエターを投入し、行き帰りがなくなったホウキ式ATFクーラーは標準化して。



チリボスやキャラといった車種にも搭載されたK3-VETはYRV専用でマイナーエンジン化、可変バルタイも搭載して重つめられた好素材、1.32kgから1.40kg、118kmをマークするでの、ブーストアップレベルでも最終フィールに上げていける。

ブーストアップでは高回転域でターマ打ち感が目立つため、ノーブルタービンをベースにコアブレッターやスエアップ、ストローク仕様のターボブーストは1.2kg/psiと控えめにしているものの、それでも200kmをマークする。



ノーブル同様の上向きでは排気アップがスグに伝わるため、直管をインタークーラーをセッティングも必要。毎周回が得意なされているのは、よく、取りつけスペースと難いながらハイピングやコアブレッターが製作された。



Timing beltは、高回転域での耐久性を確保するため、高品質な部品を採用している。また、タイミングベルトの交換は、定期的に行う必要がある。



フロントブレーキを多用するAT、そして公道を走る際のストローク仕様のことを考慮して、フロントブレーキキャリパーにはコンパウンド製キャリパーを採用。システム的にコンパウンドで、16インチホイールでもマツダリングは可能なので。



フロントブレーキを多用するAT、そして公道を走る際のストローク仕様のことを考慮して、フロントブレーキキャリパーにはコンパウンド製キャリパーを採用。システム的にコンパウンドで、16インチホイールでもマツダリングは可能なので。

マイナー車だけに  
パーツはすくなくないが  
快適に痛快フィールを  
楽しめる逸材！

TRIAL  
**YRV TURBO**  
M211G  
●トライアル 大阪府堺市東区丹上87-1  
072-069-3539  
http://www.trial.co.jp/

**スペックだけならNSXにも匹敵する？**

9/9の600kgのワゴン型コンパクトに搭載される1.32ターボのK3-VET。そのポテイ形状と4-Aのみの設定が異なればか、スプリングとして注目は、YRVのターボモーターは、1.32ターボモーターよりも、1.40kg/psiをほり、パワーアップする優れた逸材なのだ。

「内容だけで考えたら一般的にストリートチューン車もまた、211なので、マイナー車なだけに適合パーツがなくて苦労したかもしれない。前置キインタークーラーにするのだけでも、ストローク仕様のターボキャリパーやマフラーやターボパイプといった固定パーツ以外、ほぼワンオフ製作でしかないので、現状では、16インチホイールの運用は、16インチ4用パイプの運用で、16インチホイールは、トライアルの増強メカ。

さて、そんな迷(？)車を痛快ストリートマシンと仕上げたのが、多彩な仕上がりでプランニングすることで知られる大阪のトライアル。「多少高物を積んでもフルに走りた」というオーナーの要望に応えるため、フォードハイブロータービンのポアリングアップや、ターボキャリパーによる制動性能アップなど、快適性を犠牲せずに走りの魅力を引きあげるX211をほりしている。