

【連新載パーツカタログ】日帰り装着パーツでアップデート!!

「クラブレガシィ 2009年4月」
2009年4月1日発行第3巻第4号
(隔月刊 偶数月)

クラブレガシィ4月号 定価 1500円

APR. 2009

VOL. 44

CLUB Bimonthly Magazine for
SUBARU LEGACY OWNERS.

LEGACY



詳報!!

LEGACY
CONCEPT

20th anniversary
おめでとうレガシィ!!

【永久保存版!!】

BP/BL 全年式カタログ

4代目 最終案内

ボディタイプ/アプライドモデルなど
レガシィオーナーの常識満載!!!

完全版

純正A型から
F型までを
おさらし



新三種の神器「STI performanceパッケージ」をテスト!!

LEGACY type BP/BL DEMOCAR & AERO All Catalogue

ヨーロッパアンテイストな 個性的スタイルを実現



ジースクエア G square

問:ジーコーポレーション ☎0566-21-0558
www.g-corp.co.jp/

各メーカー、様々な車種にエアロをリリースするジーコーポレーション。中でもジースクエアはスポーティ&ヨーロッパアンテイストなフォルムを提案するブランドだ。BP用はA~C型の2.0GTスペックB用(写真右)と、2.0GT/2.0R/2.0i用の2タイプが用意されており、前者がどちらかといえばスポーティな印象なのに対し、後者はラグジュアリー感を持たせたフォルム。グリルやアイラインと組み合わせて装着すると雰囲気もアップする。

フロントスポイラー	¥40,950
サイドステップ	¥51,450
リアアンダースポイラー	¥40,950
アイラインガーニッシュ	¥16,800



こちらは前期型2.0GTスペックB用のフロントスポイラー。厚みを持たせた重厚感のあるデザインがラグジュアリーテイストを醸し出す。



こちらは前期型2.0GT/2.0R/2.0iのフロントスポイラー。エッジを間かせたスポーティな味付けで、スッキリとした印象だ。



サイドステップはプレーンな造形の中にも滑らかな曲線を取り入れ、ワイド感を強調しつつも主張しすぎることがないデザイン。



リアアンダースポイラーはセンター部のフラップ状になったデザインがアクセント。サイドに入れられたラインも効果的だ。

DECEL デイシエル

問:ケーエスオート ☎0564-82-3568
www.burnout-web.com/

ノーマルのレガシィをいかに手軽にイメチェンするか。そんな問い掛けに答えてKSオートが用意したのが、DECELブランドのフロントバンパー。ルックスは純正とは異なる上質なムードだが、そのサイズは純正と同等。つまり、クルマ全体のバランスを崩すことなく、フロントまわりのムードを一新できるワケ。STIリップの装着も可能だ。

DECELフロントバンパー	¥71,400
DECELフェンダー	¥63,000

バンパー交換だけで 手軽にイメージを一新



フロントバンパーだけでもここまでレガシィの表情が変わるのだと、言うことがよく判るアングル。



ホイールアーチ後方に上下2つのダクトを設け、迫力のサイドビューを実現するDECELフェンダー。

シンプルな構成ながら 大胆にイメージチェンジ



ハーフタイプとは思えないほど一体感のあるフロントスポイラー。フォグ下のダクトも効果的なアクセント。



非常に凝った造形のサイドステップ。3次元的なデザインで、躍動感を感じさせる。

TRIAL

トライアル
問:トライアル ☎072-369-3539
www.trial.co.jp/

チューニングブランドとしてのイメージが強いトライアルだが、レガシィ用のエアロもリリースしている。フロント&リアはハーフタイプながら、ノーマルのイメージを一新する力強い造形。特にリアは中央部をブラックアウトしたディフューザー的なデザインで、イメチェンにはもってこい。写真のクルマは未装着だがカーボン製グリルも用意される。

フロントハーフスポイラー	¥39,900
サイドステップ	¥60,900
リアハーフスポイラー	¥39,900

'09新春 パワーチェックミーティング



'09 CHAMPION

約450psで堂々の2連覇を達成!
はいぶーすとさん

448.0 PS / 67.0 kg-m



GT2835タービンやHKSエンジンなどパーツはほぼ変わりませんが、セッティング変更で大きく記録向上!



前回の大会では出場者中のトップ記録である381psを叩き出したものの、惜しくも念願の400PSを越えられなかったが、今回はセッティングを凝らして448psをマーク。もちろんこれは今回のトップ記録で、前回は満足しているそうです。

500ps目指してまだまだ
行きます! くり@大阪さん

2nd

422.0 PS / 54.7 kg-m



タービンはGT2835からGT3037へ! エンジンもHKSで2.2&化されています。これからセッティングを煮詰めるそうです。



前回は計測を行い、365PSを記録したくりさん。その時の仕様からはタービンを含め「総取替え」状態だそうですが、400PSの予測値を大きく上回る422PSの記録を達成。しかしその記録に飽き足らず、最終的には500PSを目指すとのこと。

牛井はパワーUPには効きませんか?
がるさん

3rd

386.4 PS / 54.5 kg-m



GT2835タービン、前置セインタークーラーのほか、ATを強化ATにしています。年末に計ったときは432PSだったので予想は432PSですが、結果は386PSとちょっと不本意なものに。計測前の牛井での腹ごしらえもパワーUPには結びつきませんでした(当たり前!?)



前回より100psアップ!
なるっちさん

4th 373.3 PS / 54.5 kg-m

2年前に一度参加しているなるっちさん。その時の記録は227PSですが、今回はタービンを交換し、インタークーラーも前置化してかなりチューニングが進んでいます。前回はその時より100PSアップの377PSという凄まじい進化ぶりです。

パワーはこれで充分です
山本大介さん

5th

372.5 PS / 53.0 kg-m



一緒に走ることも多いボルシェ乗り道に勝つ! とのことです。クルマをトータルで仕上げている山本さん。パワー系はGT2530KAIにタービンを交換し、インタークーラーを前置化。2&のままながら372PSの記録を達成しましたが、パワーはこれで満足だそうです。

ノーマルECU&タービンでこの記録

R127さん

323.6 PS / 43.1 kg-m

今回、トップバッターも務めたR127さん。メニューはEVC4、HKSのフロントパイプなどライト派ですが、マルシェで選んでもらったというGDBエキマニ改がポイント。タービンはおろかECUも純正にもかかわらず、323PSという数値をマークしました。

6th



ブーストUPで挑むも納得いかず
スナイデルさん

7th 309.7 PS / 44.1 kg-m

このパワーチェック大会にはいつも参加しているスナイデルさん。GDBタービンなどのハードウェアは変更無しですが、前回はブーストが1.1kg/cm²だったので、今年は1.2kg/cm²にアップしての試走です。しかし結果は予想より少し低い309PSでちょっと不満足な結果に終わった。

次はVC交換でリベンジ!

Booby

SIクルーズさん

287.0 PS / 57.0 kg-m

仕様はGDBタービンにEVC4、エキマニにフロントパイプ交換といったパワーユーザーですが、インタークーラーはノーマル。記録は290PSと300PSにはちょっと届きませんでしたが、夏ごろ予定というインタークーラー交換後はマークできそうです。



ねんがんの300psを突破!
鬼屋さん

8th

306.9 PS / 47.0 kg-m



ブリッツのSUSパワーやHKSのフロントパイプなど、吸排気系の交換がメニュー。ECUはレーシングサービステPSで手を入れています。目標数値が299PSなのはなかなか300PSにとどかず、ひかえめに申告したからですが、今回はついに大台突破!

ついに400psの壁を越えようという意気込みで出陣したスナイデルさん。GDBタービンなどのハードウェアは変更無しですが、前回はブーストが1.1kg/cm²だったので、今年は1.2kg/cm²にアップしての試走です。しかし結果は予想より少し低い309PSでちょっと不満足な結果に終わった。

パワーを維持できていて良かった
千葉のtomoさん

10th

286.1 PS / 49.3 kg-m



ブーストコントローラーにEVC4、サイバーRのエキパイなどを装着し、セッティングはデルタボックス。前回(2年前)の数値は大体270~280PSでしたが、それから仕様変更もしてならず、走行距離も5万kmに達しているため今回の数値には満足だそうです。

この背景には各ショップによるB/P/BLチューニングノウハウの確立がここ2年くらいで大きく進んだことや、ユーザーの意識・趣向の変化があるのかもしれない。が、そんな理屈はまあとろあえず置いておいて、B/P/BLは新型レガシイが登場した後もいじるベース車として独自の存在であり続けるだろう。まだまだB/P/BLのチューニングシーンは熱くなっているように思う。

この背景には各ショップによるB/P/BLチューニングノウハウの確立がここ2年くらいで大きく進んだことや、ユーザーの意識・趣向の変化があるのかもしれない。が、そんな理屈はまあとろあえず置いておいて、B/P/BLは新型レガシイが登場した後もいじるベース車として独自の存在であり続けるだろう。まだまだB/P/BLのチューニングシーンは熱くなっているように思う。