

西を代表するブレーキメーカーのディクセルも、積極的に66&BRZ用の開発を進めている。多くのチーニング・ショット協力のもと、すでに「ブレーキパッドは6タイプの適合が確認されていて、今回はその中から2タイプを工場でテスターで走行しながら、サーキット走行までこなすワイドレンジが待ち味のパッドだ」。

井入選手いわく「まだブレーキが暖まる前からガソリンでいため、広い温度域で安定した性能を持つ」と。ABS機能させたまま走らせたんやけど、バラズハイね。ただ、タイヤはズボーラジアル以上が前提やな。へい

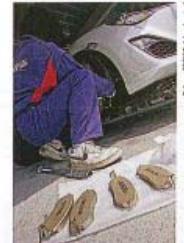


## DIXCEL BRAKE PAD SERIES Ztype/Etype

価格: Z 2万3100円(フロント)、2万1000円(リヤ)  
ES 8400円(フロント)、6300円(リヤ)

© ディクセル ☎ 072-654-0121 <http://www.dixcel.co.jp>

PHOTO: 清水良太郎/吉見幸夫



Zタイプは「オールラウンダーパフォーマンス」をコンセプトとするブレーキパッド。ストリートやワインディングでのスポーツ走行から、サーキット走行までどちらにでも対応できる「ナチュラル」なドライブ感覚を実現したものです。アッパーを高く、ハブオーバーハンドを抑えたタイヤとのバランスを実現した。



ESタイプは高速道路やワインディングでのスポーツドライビングに適した制動力を重視したモデル。最高温度も0~600°Cまでと熱ダメージも強く、何よりもコントロール性能が高いのでドリフトにもベストマッチする。ローターへの攻撃性も低く、経済的なパッドである。



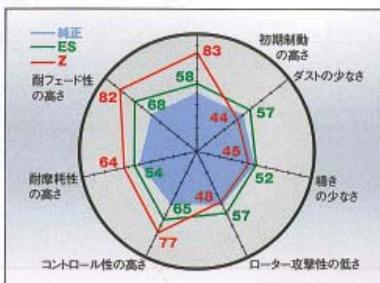
Zタイプは「オールラウンダーパフォーマンス」をコンセプトとするブレーキパッド。ストリートやワインディングでのスポーツ走行から、サーキット走行までどちらにでも対応できる「ナチュラル」なドライブ感覚を実現したものです。アッパーを高く、ハブオーバーハンドを抑えたタイヤとのバランスを実現した。

## Parts Selection Brake

# コストパフォーマンスと オールラウンダーの2つの個性

タイヤでこのパッド(Zタイプ)を使うと、ロングするわ」とのこと。次にテストしたのは「EStタイプ」。エクストラスピードの略称だが、エコノミーな設定でも魅力のコストパフォーマンスの高いモデルとなる。フタリングはソフトやし、踏みしろに応じて効く感じで、扱いやすさはカチチやね。ABDSとの相性も悪くな。ただ、サーキットで使うのはちょっとキツイ。効きがないんじゃなくて温湿度のキヤバを超えたんやろうな」と

は井入選手。もちろん、EStタイプはストリートでの性能を追求したもので、井入選手も「ワインディングには最適」と太鼓判を押す。ノーマルからアーチチューンにはピッタリのパッドだ。そして、ハイグリップタイヤを履いて攻めた走りをする人にはZタイプを推奨したい。



ノーマルパッドは性能値を100としたときの値で、Zタイプはすべてノーマルを100に仕上げた性能を誇る。特にコントロール性と耐久性が優れ、安心感高い。ハブオーバーハンドを小さくして、本筋筋走り込みやすい人におすすめのパッドだ。

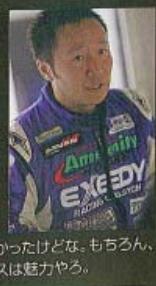


テスト車両はエアロテックジャパンのデモカーで、RS★Rの車高調に加え、ディクセル製のスリット入りブレーキローター「SDタイプ」を装備する。純正サイズがスリットによって摩擦係数が高まり、20%ほど制動性能が向上している。ノーマルローターはサーキットや明らかに滑ってし、スリット効果だけやなくローターの材質自体の効果もあって格段に安心感が高まるわ」とは井入選手のコメント。

## CIRCUIT IMPRESSION

By Hiroyuki Iri

Zタイプは温度とか車速じゃなくて、さっかりと踏力でコントロールするパッドやな。減速感をしっかり認識できるし、ハイグリップブレーキアルとのマッチングもええ、個人的にはもうちょっとリヤの効きが強くてもいいかなって思うけど、全体的にバランスも取れてるし、好みのタイプやね。対して、ESはフタリングが組みやすくて、扱いやすさがポイントやろな。ワインディング走行とか高速走行で使うには最適やと思う。サーキットはさすがにキビシカッたけどな。もちろん、ノーマルよりはるかに安心やし、このリーズナブルプライスは魅力やろ。



ディクセル  
金谷サン

「街乗りをメインに日曜はサーキット走行に行く」という方はZタイプがピッタリだと思います。低温域から安定したストッピングパワーを発揮しつつ、コントロール性の高いので、スポーツ走行を安心により楽しんでいただけると思いますよ。」