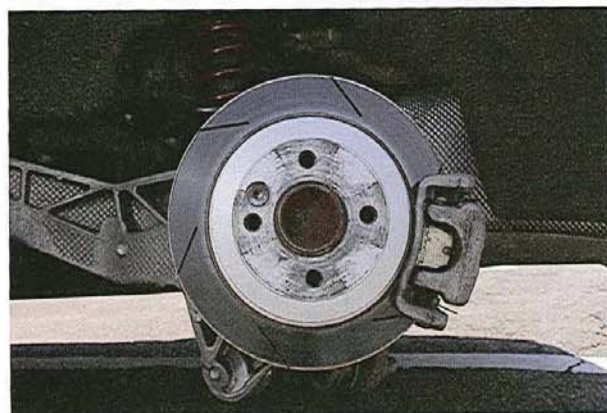


ディクセルのブレーキパッド全アイテムに共通するのは、踏力に応じた制動力だ。コントロールなので初心者でも安心。



インナーとアウトターでスリットの位置を変更することで、ジャダーの抑制にも成功。街乗りの快適性はまったく損なわれない。

メカニカル解説

ディクセル
Z type パッド (F/R) 各 2万9400円
SD type ローター (F/R) 各 2万9400円

オールラウンドパフォーマンスパッドという名前からも分かるように、ストリートからサーキット走行まで、じつに幅広いシチュエーションに対応するブレーキパッドが「Zタイプ」だ。ブレーキが温まっていない低温域でも安定したストップパワーを発揮し、連続走行によって温度が上がってもコントロール性はそのまま。ローター攻撃性やダストの少なさ、鳴きの少なさにもこだわっており、街乗りがメインというユーザーでも不満は出ないだろう。さらに組み合わせている「SDタイプ」ローターは、豊富な実戦データから

スリットの本数/幅/角度/深さなどを決定。スリットなしのPDローターと比較すると制動力は20%ほどアップしており、長時間のサーキット走行をこなしてもドライバーに不安を与えない。また回転方向は、ローターとパッドの間に溜まったガスなどを効果的に排出できるよう、逆回転となっている。ローター径や厚さはノーマルと同じ。

この組み合わせが
オススメです

ディクセル
金谷氏

普段は街乗りがメインで、休日にはサーキット走行。そんなオーナーにピッタリです。ぜひコントロール性のよさを体感して下さい!



<ココがイチオシ>

- ノーマルからの交換に
- ストリートからサーキット
- 鳴きやダストの少なさ

装着走行 Impression

クラブマンでATという今回のペー
ス車両。なので減速時には重さも
ATもブレーキにとってはキツイ状況で
あると睨んでいた。けれど、いざ走り出
せば減速感もなかなかでサーキットでも
不満を抱くようなことはなかったところ
がスゴイところ。ペダルストロークもし
っかりと確保しており、奥まで踏み込ん
だ状況でのコントロールがし易いところ
が特徴的。初期制動ばかりが高められて
いないところが逆に好感だ。ABSの
介入状況も把握しやすく、ブレーキング
をきっかけに車両姿勢をいかようにでも
コントロールできるのもメリッとの
ひとつ。クラブマンだろうがATだろう
が跳ねのけてしまうこのブレーキの扱い
やすさはなかなかのバランスだ。

じっくり走っているペースでブレー
キングをしてみると、初期がしつ
かりと効く感覚があって安心感が高いね。
低温での制動力の立ち上がりはいいと思
う。今回はサーキットということもあつ
て、そこからどんどんペースアップをし
てみたんだけど、そうすると初期の制動
が甘くなっていく傾向があつて、今度は
踏力で制動力をコントロールしやす
い感覚になっていく。いわゆる奥でのコン
ロール性が良いってやつだね。このバラ
ンスがよいところ。サーキットだとフル
制動しながらギリギリのところまでコン
ロールしたいからね。普段は街乗りメイ
ンだけど、たまには走行会に参加する
という人にとってはピッタリのブレーキ
わりじゃないかな。

インプレ走行したデモカー紹介



異なるブランドを組み合わせたエアロで派手に見えるが、より一般ユーザーに近い仕様で開発するため、機能パーツはいたってシンプルだ。ブレーキローターは街乗りだけならスリットなしの「PDタイプ」でも十分だけど、サーキットを走るならスリットが入った「SDタイプ」がオススメ。

DEMOCAR S

- 型式 MM16 ク
- エンジン・吸排気
- キョースト
- 駆動系 ノーマル
- ブレーキ系 ディ
- サスペンション系
- エアロ系 ラント
- バンパー、ボンレー
- アスクープ、ガルビ
- エルAG・リヤバン
- インテリア系 ノ
- タイヤ&ホイール
- テンザRE-11 (F&P)