

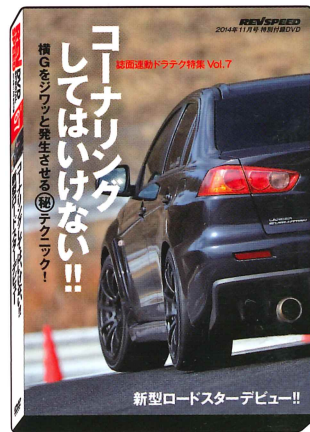
Driving & Tuning Manual

REVSPEED

11

November 2014
No.287

毎月学べる特別付録DVD



新型ロードスター 詳細解説

誌面連動ドラテク特集Vol.7
コーナリングしてはいけない!!

谷口信輝×土屋圭市×大井貴之FSWお宝バトル

速報 MAZDAロードスターデビュー!

RX-8鈴鹿サーキットバトル

新型WRX STI チューニングの 方向性を探れ!!

DVD連動ドラテク特集

コーナリング してはいけない!!

RX-8 鈴鹿頂上決戦

SPECIAL FACTORY 頼れるプロショップガイド北関東編

PREMIUM sportsの
ここが凄い!

- ① ハードブレーキに対応する制動力
- ② ダストが少なく鳴きも抑制



今回テストしたパッド

PREMIUM sports

高い制動力が求められるサーキットでのスポーツ走行から日常の走行まで広くカバー。効くパッドだがブレーキノイズやダストにも配慮されている。ローター適正温度は0~850°Cとワイド。適合車種はBMW ミニ、ミニJCW、フィアット、プジョー、フォルクスワーゲン、ルノー、ボルボなど多数あり。価格は前後各2万8000円から

IDI

0~850°Cまで対応する幅広さが魅力 ハイパフォーマンスな輸入車のために

やや元気のない和製スポーツを尻目に元気なのが輸入車スポーツカーだ
そんな欧州スポーツに最適なパッドがIDIの「プレミアム」シリーズ
今回は市街地からサーキットまで対応する「スポーツ」をテストした

Other Line up

ストリート~サーキット用

GT-Spec GT2



踏み初めから高い制動力が得られ、ペダルを踏むほど効きが強まる。それに
応じたコントロール性も備え、純正ブ
レーキシステムで最上のコーナリ
ングが楽しめる。適正温度は0~850°C。
もちろんストリートにも対応する。価
格は前後各2万8000円から

サーキット用

Zero Cross SC5



ゼロクロスシリーズはモータースポ
ーツ専用。20種類近い摩材が用意され、
IDI製品取扱店で購入できる特注モデ
ル。すなわちブレーキフィールが追求
できる。中でもSC5は中高温域での制
動とコントロール性に優れ、耐磨耗性
も良好。価格は前後各2万8000円から

走り好きの輸入車ユーザーの ニーズを捉えた高性能品

輸入車でスポーツ走行を楽しむ
人が増えている。中でもホットハ
ッチ系が人気だ。ID-1のプレミ
アムシリーズは、そうしたニーズ
に応えた輸入車専用パッド。純正
ブレーキシステム用から社外のビ
ッグキャリパー対応品まで、多車
種展開で広く揃える。

プレミアムシリーズは用途別に
4モデルある。「コンフォート」
は、その名の通りストリート向け
だ。ハイパワー、ヘビーウエイト
も許容する制動力と、純正で大型
キャリパーが付く車種用には、そ
れに適した効きが備わる。低ダ
スト・低ノイズも両立する。

次が「サーキット」と「サーキ

ット」で、文字どおり本格的なサー
キット走行に向く。AP、ブレンボ
アルコン製など社外キャリパー用
もラインアップし、中には、ハード
な使い方や高温域の制動をたしか
にする性格が加わる。

そして、今回テストした「スポ
ーツ」だ。「コンフォート」の適正
温度が0~600°C、「サーキッ
ット」が同100~900°Cなのに
対して、これは0~850°Cと街
乗りからスポーツ走行までバラ
ンスよくカバーする。高い初期制
動とともに、温度上昇に比例した
コントロール性が得られ、車重が軽
いスポーツライツ系を思い切り走
らせた人にピッタリだ。ブレー
キを多く、長く使いがちなサーキ
ットビギナーが頼れるパッドでも
あるという。



高木真一のインプレ&使いこなし術
思い通りに使え、曲がれる!

初めは様子を見るためブレーキを加減していたが、余裕十分。すぐに性能が把握できたし、相応のエンジンパワーもあったので、ハードブレーキに切り替えて試した。車速の乗る外周から1コーナーへの進入ではハイスピードからペダルを一気に踏みつけ、相当の踏力を掛けてみたが、コントロールが確実。ローターをつかむレスポンスがよく、ボトムスピードまで確実に減速できた。ブレーキロックもないし、レーシングパッド風の食いつき感がいい。リリースもペダルを抜く量に比例してローターから離れるため、ヘアピンでも狙い通りにブレーキが掛けられ、戻せる。おかげで立ち上がりに向かって車速も落ちない。ABSが介入する場面も見られたが、パッドが張り付かず、制動距離が増える印象はなかった。そこも評価できる。本庄サーキットはブレーキ温度が厳しくなるが、その点もクーリングラップを交えれば対応が可能な範囲だった。思い通りに使え、的確に速く曲がれるパッドだ。

IDI植松さんが語るこだわりPOINT!

当社のパッドはレース用からスタートしており、競技向けゼロクロスシリーズはさまざまなモータースポーツで愛用いただいています。実績に基づくデータもパッドの摩材も豊富なので、相談いただければ求める特性をカタチにします。かたや純正パッドに換えて使える、高い制動力を持ちながら低ダスト・低ノイズのストリート用や、スポーツ走行用も多く揃え、どれも競技用の開発で得た技術を注いでいます。自信を持ってオススメします。

テスト車両 ABARTH 500



オーナーの杉さんは愛車を静岡市のBIALBERO(ビアルベロ)でチューニングしている。アバルト500のエッセエッセキットをベース(ドリルドローター含む)に、エンジンにはノヴィテックのサブコン、フロントパイプ、マフラー等で構成されるキットを取り付けてブーストアップ。サスペンションも同じくノヴィテックだ。タイヤは前後ともにZ IIの215/40R17。ホイールはアバルトを選ぶ。そしてパッドはIDIのプレミアムスポーツを愛用中。これまでサーキットは自宅からアクセスしやすいスバ西浦、富士ショートコースを楽しんだという。

ちなみに「D」がいうコントロール性とは、サーキット向けでは、コーナリングが短時間で完結する速度域へ、車速を素早く減速できる特性のこと。ストリート向けでは、確実に止まれる特性を表す。「スポーツ」は、どちらも満たす。また「スポーツ」の見逃ごせない売りが、欧州車ならではの鳴きと粉塵の抑制だ。効くパッドでもローターへの攻撃性が緩和されており、ノイズレベルは純正同等にとどまる。摩材が熱を帯び辛く、ブレーキダストがホイール表面に付着しにくいことも特徴だ。

さてテストで走らせたアバルト500は、「スポーツ」を愛用中のユーザー、杉さんの愛車だ。「このクルマでサーキット走行を始めました。曲がるために早く、強くブレーキを掛ける場面でもがっちり制動が掛かり、ペダルを抜くときのリリースもぱっと反応する。コントロール性がいいですね。クルマは通勤にも使用していますが、低温でもきちんと止まる。あとはダストが拭き取りやすく、ホイールを綺麗に保てるのもいい。万能なパッドです」と惚れ込んでいます。

一方、高木選手は「高い車速からの強いブレーキでも、ローターをシッカリつかむ。酷使して熱を上げて、タッチやリリースの感触に変化が少ない。この車格なら性能に余裕が持てる、相性のいいパッド」と、極限に近い領域での強みを見出してくれた。