ドイツ車のブレーキダストが激減!! 果たしてその理由とは?

GERMAN CARS Test drive

ドイツ車特有の事象としてホイールがブレーキダストですぐ汚れるというものがある。これは、多くのドイツ車がブレーキパッドとブレーキローターの摩擦によってクルマを止めるという考えであり、それによって発生したブレーキダストがホイールに付着するのが原因。そんな問題を解決してくれるブレーキパーツをリリースしているのがディクセル。果たしてその効果はどれほどなのか。実際に装着してテストを行った。

●文:Quattro ●撮影:富川 真一

今回のテスト車両

2012年式 BMW 135iクーペ

多くのドイツ車のホイールはなぜ汚れやすいのか?

日本車に乗っていると、ブレーキのダストや音鳴きなどはあまり気にならないもの。車検時もブレーキローターを交換するような場合は多くはない。

これは文化の違いが関係しているようだが、日本はホイールがブレーキダストによって汚れることが敬遠されがちで、なおかつ車検のたびにディスクローターを交換するのは不経済だと思われている。

一方、欧州の文化はブレーキはクルマを止めるために存在するもの。例えばアウトバーンでは一部速度無制限の区域もあり、当然ながら確実な制動力が必要となる。それゆえに汚れや経済性よりも確実に止めることを優先する理由も分かるだろう。

このような違いから日本車はブレーキに対する意識は希薄だが、ドイツ車は徹底されている。

そのため欧州車ではブレーキパッドとディスクローターの摩擦によって効きを高めているため、それぞれが摩耗しダストが出るためにホイールにこびりつくように付着してしまうのだ。

このような理由によりドイツ車はホイールにダストが着きやすいのだが、それを解決してくれる商品がある。

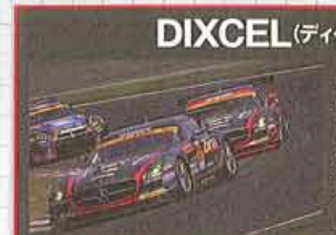
日本のブレーキパーツメーカーである「ディクセル」からリリースされているブレーキパッドとディスクローターだ。ディクセル製のパッドとローターは独自の技術により、それぞれが摩耗しながらもブレーキダストを低減。ほとんどダストが出ないといっても過言ではないほどの性能を実現している。

これは、パッドとローターが粘着するような素材を使用しているため、双方を激しく摩耗させることなく制動効果を高めているからだ。

その効果は目を見張るほどだが、実際にどの程度ダストを低減できるのか、実際に装着してテストを行ってみた。テスト車両はBMWの135iクーペを使用することにした。

写真はテスト車のBMW135iクーペのもの。高性能車ゆえに巨大なブレーキシステムが装備されている。当然ダストの量もすごい。

DIXCEL(ディクセル)



モータースポーツ界でもディクセル製ブレーキパッドの使用率の高さは圧倒的だ。

ディクセルはブレーキパッドやブレーキローターを製造、販売しているメーカー。日本車をはじめ、輸入車用も多くの車種をカバーしている。純正と同等以上の品質ながらリーズナブルな価格設定で幅広いユーザーから支持を得ている。

株式会社ディクセル
TEL:072-654-0121
http://www.dixcel.co.jp

使用したブレーキパッド/ブレーキディスクローター

DIXCEL SD TYPE

スリット入りで摩擦係数も最大20%アップ

各種シミュレーションテストではPDタイプに比べ、摩擦係数が最大20%アップを実現。スリット本数は鳴き、摩耗、ガスの除去効果など様々な事案を考慮し、6本を採用。さらに回転方向はより高いシェービング効果が得られるようリバース回転(逆回転)を採用。

- ●対応ステージ:ストリート、ワインディング
- ●材質、特徴:FC鋳鉄/スリット入り
- ●価格:フロント 42,000円(税込)(2枚一組)/E82 135i用
  リヤ 35,700円(税込)(2枚一組)/E82 135i用

DIXCEL M TYPE

ロングライフも実現するダスト超低減パッド

ストッピングパワーを犠牲にすることなく、ダストを大幅に低減し、高いコントロール性により、ワンランク上のブレーキングコントロールが可能。唐突に効くのではなく、踏力に応じて効きが上がる。またローター攻撃性も驚くほど低く、ローターのロングライフ化にも大きく貢献している。

- ●対応ステージ:ストリート、ハイウェイ
- ●材質:ノンスチール・セラミックファイバー
- ●耐熱温度:0~500℃
- ●価格:フロント 29,400円/リヤ 21,000円 (税込)/E82 135i用

実際に装着してテストを実施

ノーマルのブレーキパッドはご覧のようなブレーキダストがこびり付いている。もはや洗車しても落ちないレベル。

想像を大きく上回るダストの少なさ。正真正銘洗車などをしていない状態。汚れは皆無というレベルだ。

想定以上のダストの少なさに効きを疑ってしまうほど!

ブレーキの効きはそのままにダスト低減と長寿命を両立

今回の走行テストではブレーキパーツの交換と同時にノーマルのホイールからレイズ製に交換を行っていることを最初にお伝えしておきたいのだが、ノーマルホイールにこびりついたブレーキダストの凄さは左の写真の通り。洗車をあまりしていなかったこともあり、もはや落ちないレベルまで達していた。

この状態からブレーキパッドをディクセル製Mタイプに、ブレーキローターをSDタイプに交換。

実際に走行してみるとノーマルと同等以上の制動力を感じられる。効き方に違和感はなく、まさに思い通りに止まってくれるイメージだ。

走行距離は500km程度だったが、その間雨に降られた日もあった。

そんな状況で走行後にチェックを行ったところ、想像を超えるダストの少なさに驚愕! 左の写真がそれだが、ほとんど皆無と言えるほどの汚れだった。

ブレーキの効きはそのままに、ダストを低減、さらにリーズナブルかつロングライフも実現。まさに理想のブレーキパーツと言えるだろう。

ブレーキパーツの装着をするとともに、その効果の程を説明してくれたディクセルの金谷氏。

ディクセルではブレーキパッド、ブレーキローターのほか、ブレーキフルードもリリースしている。右が「DOT5・1」で1,890円、左が「328レーシング」で0・5ℓ2,520円となっている。

AERO TECH JAPAN

ブレーキパーツの装着をはじめエアロパーツもリリースしている

今回のテストにおけるブレーキパーツの装着協力をお願いしたエアロテックジャパン。輸入車、国産車問わずに自社ブランドのパーツをリリースするとともにカスタマイズやチューニングを手掛けている。

URL:www.aero-tech.co.jp
TEL:072-838-7744