

APP

意のままにコントロールできるペダルタッチ

徹底的にこだわったメッシュホースで扱いやすさをアップ



▼APP

ステンメッシュホースといえばAPPというほどに、強化ブレーキホースではメジャーなブランドがAPPだ。もともとは米国のアールズ社製ホースを使用していたが、現在ではベースとなるメッシュホースは英国グッドリッジ製を使用。フィッティング関係は自社生産を行うことで、改造申請などの必要がなく、安心して使うことができる高品質のブレーキホースをリリースする

テスター山路慎一

テスターはトップページのテクニク解説にも登場した、お馴染みの山路慎一プロが担当。スーパーGTやボルシェックなどで活躍する山路プロは、最近ではD1GPの審査員を務めるなど、チューニングカーについても非常に理解があるドライバーだ



ブレーキタッチの改善に効果的なホースの強化

ブレーキチューンの第一歩としてオススメなのが、ブレーキホースの強化だ。パッドやキャリパーの交換といったメニューでは、性能と引き換えに、何かしらのデメリットも出やすいものだが、ブレーキホースの強化にはそうしたデメリットがないことも、ファーストステップとして最適な理由だ。ここではそんなブレーキホース強化の効果について、国内における強化ブレーキホースの代名詞ともいえるAPPのステンメッシュブレーキホースとオリジナルで設定するサーキット用パッドという組み合わせを用いて検証してみた。

まず、ブレーキホースを強化する目的は、ノーマルのゴム製ホースではハードなブレーキング時に、ゴムホースが膨張して、ブレーキの圧力が逃げてしまい、ブレーキのタッチがフワフワと曖昧になるところを改善するのが、その最大の狙いだ。APPのブレーキライシステムでは、耐圧性および耐熱性に優れたPTFEテフロンホースを使用することで、ホースの膨張を最小限に抑え、ペダルタッチの向上を目指している。テフロンの向上を目指している。テフロンのホースの上には、擦れに強いステンメッシュを被覆するとともに、泥はねや汚れからホースを守るためのクリアコーティングが施されているのも特徴だ。

「ブレーキのタッチは凄くシッカリとこれだけの剛性感が出れば十分といえる。ペダルストロークも適度なタイト感で、踏力によってブレーキをコントロールしやすくなった」とハッキリとその効果を体感できた様子だ。

これまで一貫して、ブレーキホースにこだわってきたAPPでは、純正品と同じ方法で取り付けられることができるよう、フィッティングや取り付け金具を自社で生産し、オーダーを受けてから1セットずつ生産を行う方式を採用している。そのため、たとえば社外のカットした強化ブレーキホースの場合、ゴムホースに比べて柔軟性という点ではどうしても低くなってしまいうため、長さが合わない状態で使用を続けると、ホースに負担が掛かりやすくなることも考えられる。そのため、足まわりの設定を変更した場合には、ホースの取りまわしもシッカリと確認し、長さが合わなかったり、無理な取りまわしになりそうな場合には、適切な長さでホースをつくり直すことで、無用なトラブルを防ぐことができる。この他APPでは、社外キャリパーや他車種のキャリパーを流用したときなどにも、それに合わせたブレーキホースをワンオフで製作するといったニーズにも応えてくれる。

強化ホースに合わせた特性のサーキット用パッド

ブレーキホースのイメージが強いAPPだが、オリジナルのブレーキパッド、スフィード・シリーズも展開している。そのラインアップは、ストリートユースをメインとした2タイプとサーキット走行にも対応した1タイプの計3種類を用意。ストリートメインのAP-5000とAP-8000については、後発メーカーというデメリットを覆すべく、それぞれ名称通りのリーズナブルな価格設定としている点が注目だ。もちろん、安かろう悪かろうということではなく、それぞれに目指す性能を確実にクリアしつつ、ローコストを両立させたモデルだ。

たいたいの、やはりサーキットでのパフォーマンスを追求したトップモデルのKG-1115だ。カーボンメタル材をベースに、50〜800℃と幅広い温度域に対応させたKG-1115は、1台で街乗りからサーキット走行までをこなすユーザーには最も使いやすい設定のパッドといえる。APPでは、まずは強化ブレーキホースによって、タッチの改善を行い、その次のステップとしてこのスポーツパッドを用意している。そのため、そのフィッティングについてもいたずらに初期の制動力を高めることなく、強化ブレーキホースで高めたコントロール性のよさをさらに引き立てるようよりニアなフィッティングを重視した味つけが施されている。

このKG-1115を合わせて装着したクルマに試乗した山路プロのコメントによれば、「ホースを交換した効果も含めて、ブレーキを踏んだときの剛性感が高く、安心感が高い。試乗した86だと、踏力を強めた急激な入力やABSを効かせるとなるとコントロール領域でも、上手く使い分けられるので、かなりマッチングがいい。連続走行してもフィッティングの変化は少ないので、今回のようなノーマルに近い状態のコンディションでサーキットを走るにはまったく問題はない。性能的な余裕も十分にありそうなので、ここからさらにタイヤのグリップを上げていっても対応してくれるはず」とサーキット走行でも、十分に対応できるポテンシャルが確認できた。



サーキット走行にも対応したブレーキパッド、KG-1115はカーボンメタルタイプで、走行前にローターヘシッカリとカーボン皮膜を付けてやることで、本来の性能を発揮する。APPでは、さらなるステップアップとして、本格サーキットユースに向けたアルミ鍛造ボディの6ポットおよび4ポットのビッグキャリパーキットも用意する

APPのブレーキラインシステムは、純正と同等の装着方法を採用することで、確実なフィッティング性を実現した強化ブレーキホースだ。各フィッティング部をサビに強いステンレス製とした上級タイプのほか、スチール材を使用して、リーズナブルな価格設定としたスチールタイプも設定する

スポーツ走行にオススメのラインアップはコレ!!



KG-1115
サーキット走行にも対応したパフォーマンスを備えながらも、1万5750円(前後各)というリーズナブルな価格設定を実現したKG-1115は、ヘビーユーザーにも注目のパッドだ



AP-8000
純正パッドを超える制動力を備えつつ、ダストやブレーキノイズの発生を最小限に抑えたスポーツパッドのエントリーモデル。8400円(前後各)という価格設定も魅力だ



AP-5000
5250円(前後各)という驚異のプライスを実現しながらも、ストリートユースにおけるあらゆる状況で、純正パッドと同等以上の性能を確保したりプレイスにも最適なパッド

ブレーキチューンの基礎知識

12 パッド交換するときの注意点は!?

銘柄を変えるときは皮膜を落とすこと!!

作業はぜひプロにお願いしてほしいブレーキパッドの交換。そのときには作業以外にも気を付けるべきことがある。それはローター皮膜。パッドはローターの表面に薄い皮膜を張り、その皮膜とパッドが摩擦を起こしている。そのために新品のパッドはゆっくり走って皮膜をつくり上げる必要があるのだ。ところがこの皮膜はパッドの材質ごとに異なり、ときには相性の悪い場合もある。新品パッドを装着したときに、前のパッドの皮膜が残っていると、その皮膜が原因でジャダーが出ることもある。本来はパッドを変えるときにローターも新品に交換するのがベストだが、そうもいかないのが現実。そんなときは紙ヤスリでローター表面をさっと擦って皮膜を落としてやるといい。皮膜を付ける当たり付けから再度やり直すと綺麗に皮膜を形成しやすい。

