

APP X HONDA type R series

メイド・イン・ジャパンへのこだわり

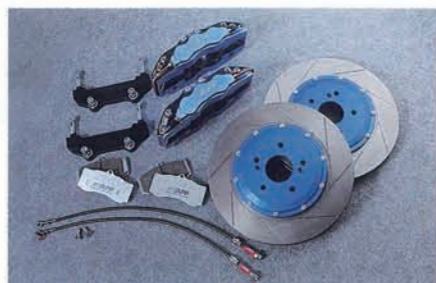


近年、ホイールやブレーキといった重要保安部品にも東南アジア製の安価なアフターパーツが増えている。そんななかAPPでは、クオリティを優先し「メイド・イン・ジャパン」に拘る。キャリパーの塗装もスプレーではなく、粉体塗装としているため塗膜の厚みが全然違う。配管も外出しタイプとされ、耐熱性も純正 Brembo を凌駕する。性能面でも効き味に拘り、決して派手ではないが質実剛健な製品を求めるユーザーに最適だ。



ステンメッシュホース

熱や膨張に強いPTFEホースを使用し、カーボンブラックのコーティングを施工。泥ハネなどからホースを保護する。また、フィッティング（取付金具）にはサビに強いステンレス材を採用し、ロングライフ化を実現している。



アルミ製軽量2ピースローター

ローターの表面にはストレート形状のスリットが8本設けられ、ブレーキパッドから発生するガスを効率よく排出し、フェードを防ぐ。またベンチレーテッドフィンが冷却性に優れたラウンド形状とし、それぞれのフィンを短く、角度をつけて配置することで放熱性を向上。熱を均一分散し、クラックなどのトラブルを防いでいる。

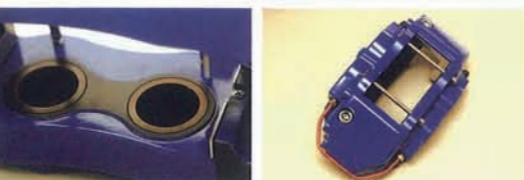


APPブレーキキャリパーキット

- 6POTキャリパー+φ355ローター (価格：35万4900円) ※
- 6POTキャリパー+φ345ローター (価格：34万4400円) ※
- 4POTキャリパー+φ332ローター (価格：31万2900円)
- 4POTキャリパー+φ300ローター (価格：24万9900円) ※
- リア4POTキャリパー+φ345ローター (価格：34万4400円)

アルミ鍛造キャリパーを中心に、軽量2ピースローター/高剛性ブラケット/ステンメッシュブレーキホース/ブレーキパッドによるキット。※印のキットには標準カラーのブルーに加え、限定チタンカラーも設定される (+2万1000円)。

APP製アルミ鍛造キャリパーの特徴とは



軽量かつ剛性に優れたアルミ鍛造製法を採用し、過激な状況下でも確かな制動力を発揮してくれる。車種に合わせて4ピストンと6ピストンの形状を設定。各ピストンにはダストシールを備え、ストリートユースでのメンテナンス性を向上させている。

まさに「お値段以上」のパフォーマンスであり、これこそ時代の要求にこたえたモノづくりといえる。DC5、EP3、FN2といったタイプRなら、純正の17インチ用ローターにボルトオンで装着できるキャリパーになっているのも、重要なポイント。止まるだけでなく、どう止まるかも考えて、ブレーキのバージョンアップを考えてみたらどうだろうか。

ただ止まればいいというものではない。ドライバーの踏力に対してリアに制動力が変化する応答性、そして、ペダルから伝わってくるインフォメーションの高さ、そしてラップを重ねていっても変わらないベダルストロークと剛性感、さらにはそれらを支えられたコントロール性といったものがすべて問われてくる。

これらの要素は、当然キャリパーだけでなく確保できるものではないが、APPにはブレーキ専門メーカーとして、ブレーキホース、そしてローターとパッドまで、各車の特性、要求される熱量まで計算し尽くされた専用パーツも開発、ラインナップされている強味がある。しかもイギリス・グッドリッジ社製のステンレスメッシュホース以外には、ホースの金具もパッドもキャリパー本体も、すべて信頼性の高い日本製であることは、特筆できることだろう。

近年、チューニングパーツも価格競争が激化し、安価な東南アジア製のパーツがかなり流通しているが、ブレーキは安全と直結しているパーツなので、APPはあくまでクオリティ優先。品質管理に実績のある「メイド・イン・ジャパン」で勝負している。それでいてAPPは、キャリパーの価格を純正ブレンドの80%程度に抑えてリリースしている。またブレーキパッドも前後それぞれ5000〜1万5000円という破格の価格設定。もちろん性能は折り紙つきだ。

今日、高性能ブレーキといえるのは、



運動性抜群のタイプRに制動力をプラス 高性能と低価格を実現したAPP



APPブレーキキャリパーキット[DC5用] 価格：17万6400円

インテグラ・タイプR[DC5]の純正17インチホイールおよび純正ローターに装着できるアルミ鍛造4POTキャリパー。純正ブレンドにダメージが蓄積してきたとき、鍛造の純正ブレンドより安価に交換できるのが魅力だ。キャリパーは通常はブルーにペイントされているが、グラデーションがかかったチタンカラー（メイン写真）も+2万1000円で選択できる。なおDC5以外にもEP3用（純正ローター対応、純正ホイールは装着不可）、およびFN2用（20mmのワイドトレッドスペーサー&ローダウンにより純正ホイール装着可）も設定されている。

ホンダのタイプRシリーズといえば、その運動性能の高さとともに、ノーマルのままでもサーキットを連続周回できてしまう許容量の大きさが知られている。しかし新車時ならともかく、走行距離を重ねたクルマではエンジン性能よりむしろ制動性能に気をつけたい。そこで注目なのが、タイプRシリーズに対応した高性能で安価なブレーキキットをラインナップするAPPである。

TEXT: Ryuta FUJITA (藤田竜太)
取材協力: APP (TEL: 053-522-5245) <http://www.app-top.jp/>

ちょっと前まで寒いと思っていたのに、もう6月。このジメジメした梅雨が明けると、一気に夏本番となり、スポーツ走行には厳しい季節がやってくる。そうしたなか、エンジン関係のクーリング対策とともに、しっかりメンテナンスしておきたいのが、ブレーキ関係だ。

インテグラ・タイプR「DC5」やシビック・タイプR「FD2」のオーナーは、純正でもブレンドが採用されているので、ブレーキはパッドとエア抜きだけでOKと思っている人も多いだろうが、S耐などを見ればわかる通り、じつはキャリパー本体も消耗品。ハードなブレーキを繰り返すうちに、熱でキャリパーが変形し、本体が開いて剛性感が失われたり、最悪フルードが漏れ出すことも……。

いうまでもなく、ブレーキは重要保安部品なので、劣化が顕著になる前にエンジンパワー、そしてタイヤのグリップに負けないストッピングパワーを取り戻しておこう。そうしたブレーキのリコンデションを検討するならば、再度、純正ブレンドを装着するより、このAPPのキャリパーのように、アップデートできる製品の方がおすすめです。

APPのキャリパーと純正ブレンドを比較すると、純正ブレンドの本体がアルミ鍛造なのに対し、APPキャリパーはアルミ鍛造。そのためバネ下重量を軽くするとともに、剛性も一段とアップさせ、タフネスにかなり余裕がある。また塗装も、アルミホイールなどの塗装に使われている粉体塗装という工法を用いているので、熱やダストによる退色も他のキャリパーよりずっと少ない。なにより肝心なのは、APPがブレーキパーツの専門メーカーで、長い実績を持っていて、ブレーキに要求される性能をすべて知り尽くしているという点だ。