

APP的意のままブレーキチューンのカナメは「ドライバーに伝わるフィーリング」だ!

■インギング APP事業部 TEL042-513-3307 <http://www.app-top.jp/>

APPの考え方

ドライバーに伝えることを大事しているブランド。APPというブランドは、ブレーキホースを開発・販売するところからその歴史が始まっている。これはノーマルのゴム製ブレーキホースが膨張し、ペダルタッチのダイレクタ感が増え、より良いフィーリングを実現したい、ということから始めたもの。そういった生い立ちを持つブランドだけに、APPのアイテムはすべて、ドライバーに正しい情報をきちんと伝える、ということを大事にしながら開発されている。今回テストしたのはノーマルローターに対応した4ポットキャリパーキットのだが、これも制動力のレベルアップはもちろんのこと、剛性感やダイレクタ感の向上という、感覚の部分に主眼を置いて開発されている。もともDC5インテグラタイプRには、ブレンボ製の4ポットキャリパーが装備されている。そのためキャリパー



APP Brake Caliper Kit
フロント:17万6400円

交換をする際には、その違いが確実にドライバーにわかるものでなければ、交換のメリットが伝わりにくい。こういったフィーリング部分のレベルアップをハッキリさせるために、このキャリパーはあえてピストン数を増やさず、ノーマルと同じ4ポットを採用した。これがノーマルから換えたときにありがちな違和感を減らし、剛性感などの、交換したことによって得られる、よくなった部分のみを伝えてくれる要因となっている。

ではなぜ、大径ローターではなくノーマルブレーキローターに対応したアイテムとしたのか。ひとつには純正キャリパーが劣化したときの補修パーツとしての位置付けにしたい、という考えがAPP側にあったから。そしてもうひとつの理由は、フロントブレーキローターのみを大径にすると、リアブレーキとのバランスが崩れてしまいがちになる、ということがあるからだ。そこであえてローター径はノーマルサイズのまま、適正なピストン数やピストンサイズを実現して高いレベルの制動力を得ている。そのうえハッキリとしたフィードバックをドライバーが感じられるので、つまりはドライバーが安心してブレーキを使うことができるのだ。

ちなみにこのキャリパーキットには、ホースは含まれていない。これはスポーツ走行を楽しんでいる人の多くはホース交換をしているため、これをキットから外すことによって少しでも価格を下げたかったから。なるべく多くの人に安心してブレーキシステムを使ってもらいたい、というのがAPPの思いなのだ。

木下プロ & アマチュア代表山田の検証

前後バランスも高評価 サスペンションも選ばない

木下プロが試乗を終えて最初に行ったのは「剛性感が凄くあるが、硬いって言うのではなくて弾性があるんだ」ということだった。これは「ギョツと踏み込んだときのレスポンスが良好なのだけれど、そこから踏力を抜いたときのリリースが穏やか」だから感じられるもの。「効き始めは鋭くはないが、摩擦係数が高い感じの感触で、奥のほうでのコントロールのしやすさがある。だからもっと硬めのサスペンションでも使えるし、逆に軟らか目のサスペンションでも問題ないはず。リア荷重が抜けてもフロントはロックしなかった。そのリアもほどよく効いてくれていたので姿勢も安定していた」と評価する。

またファイター山田は「コントロール性が高いので、荷重で向きを変

木下プロ

タイムアタック的な走りだけでなく、ストリートでの微妙なブレーキングもとても操作しやすくなっている

アマチュア代表山田

リニアにピストンが動くので、強く踏まなくてもコントロールできる踏み方での姿勢変化もさせやすい

えるという操作が凄くやりやすかった。そのコントロールという部分でいうと、キャリパー自体の剛性が高いという感じがあって、その中でピストンが動いているイメージが伝わってくるから、踏力をどうすればピストンがどう動く、ということがわかりやすい」ということだ。

「ここまでしっかり効いてくれるのなら、サスペンションをもうちょっと硬めにしても、減速で十分にボトムさせることができるでしょう」ということは、もっと大きな高速サーキットでも使えるだろうし、そのほうが、よさがわかりやすいかも知れない」とのことだ。

また走行が終わってからの木下プロのコメントは評価の高いものだった。「フルブレーキングをしたとき、リアの動きは唐突ではなくゆったりしていた。だから姿勢が安定しているのだが、タイトコーナーに限定するならばもう少しリアが効いてくれるほうがいい。しかしストリートだったらこのほうがいいし、大きなコーナーでも現状のままのほうが扱いやすいはず。下りの切り返すコーナーでブレーキを踏み放しにしてみたが、そういったGが掛かっている場面でもペダルフィールが安定しているというのには、キャリパーがシッカリして、ピストンに抵抗が発生せず、スムーズに動いているということだと思ふ。ノーマルのローター径という点も含めて考えると、この効き方はかなりのものだと思う」とAPPが最も大事にしている「ドライバーへのフィードバックのよさ」というのが、ドライバーにはハッキリと認識できていた。

テスト車両はミュルサンヌのインテグラ



ミュルサンヌのDC5がテスト車両。これにAPPのブレーキキャリパーキットとブレーキホースをセットしている。タイヤはディレッツァZ1スターズペックでサイズは215/45-17



標準ブレンボキャリパーが開いてしまっていて、直すときの部品は20円くらい、それよりも安く、より高いレベルにできるキャリパーを目指して開発



サスペンションはN1ダンパーをベースにミュルサンヌがセッティングをしたもの。ストリートからワインディング、サーキットまでカバーするもの



AP5000は0~400℃、AP8000は0~500℃の対応温度を持つ。このふたつはダストも少ないのでストリート向き。サーキット走行を考えると50~800℃のKG1115がマッチする



熱や膨張に強いPTFEホースがベースなのでダイレクト感が強い。その上にカーボンブラックのコーティングをすることで、泥跳ねや飛び石などからホースを保護している



リアブレーキはパッド交換のみで使用するパッドは800℃対応のKG1115。このほかキャリパーキットにはストリート用のAP5000とワインディングにも対応するAP8000が選択できる



標準ホイールにも互換しないため使いやすい。ストリートでの耐久性を考慮、ピストンにはダストシールドを装備。車種ごとにピストン数を変えて、大排気量車には6ポットキャリパーが用意される



Gが掛かったままの切り返してもペダルフィールが安定している。これはピストンの動きが正確だから。ただ剛性があるというのではなく、正しくピストンが動きレスポンスもよいのでブレーキング時の安心感が強い