

s・w・i・f・t スーパーハード

■ヴィーナス TEL06-6796-1333 <http://www.v-swift.com/>

価格2万2000円～(税別)



コントロール性の高さは文句ナシ! オールマイティパッドとしてハイレベル

ストは富士スピードウェイ本コースで編集部加茂が乗って行った。サーキットでは踏み込むほどに効きが強まっていく特性で、いきなりガツツリと効くタイプではない。コントロールラブルでブレーキの効きを自由自在に操ることができる。ABSとのマッチングもよく、かなりガツンと踏んでもABSは介入しなかった。ストレートエンドで思い切って強い踏力を掛けて止めていけるパッドだ。連続走行でも数周ではタッチにも効きにも変化はなし。富士を連続で5周ほどするとじんわりと制動力が落ちてくる。全体に効きが少し弱くなるので不安感などはない。10周ほど連続で走行すると熱ダレが見えてくる。ペダルタッチも軟らかくなり、ペダルが奥に入るようになるが、スッポ抜けるようなことはない。そこから1周クーリングをすると、再び最初の効きとタッチに戻ったのは好印象だった。

ブレーキに厳しいといわれる86だが、SHは十分な効きを持っていた。連続走行を続けるとやや厳しくなるが、そこからの回復力がある。ブレーキがキツくなったらクーリングをして、ドライバーもクルマも冷やして仕切り直すことができるのだ。重量級のクルマや、タイヤが太くハイグリップの場合、パワーのあるクルマの場合は、もう1ランク上のスーパーレーシングが適しているだろう。

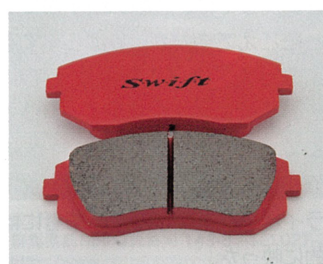


ブレーキングからターンインしていく場で、リリースしたい分だけ制動力を弱めることができるので、曲がしやすいブレーキパッドだといえる

スプリングメーカーとして知られるスウィフトがオリジナルブレーキパッドをラインアップする。以前よりブレーキパッドを提供しているが、摩材などを見直して全面リニューアルを施したのが2016年春。その時はS15シルビアでテストを行い、好結果が得られた。しかし、シルビアでちょうどいい効きの場合、他車種だとやや制動力が足りないことがあるかもという木下みつひろテストのアドバイスもあり、改めてテストを行うことにした。

テスト材は前回と同じスーパーハード(SH)。0～750℃対応のカーボンメタル材で、サーキット走行にまで十分に対応するモデル。

まず、街乗りではしっかりとしたタッチで扱いやすい。低温時の効きの弱さや噛み付きなども見られない。鳴きもないのでストリートでも使いやすい。そして、サーキットでのテ



ほかに、ノンアスベスト材を使ったストリートメインのスーパーストリート(SS)対応温度0～460℃、1万2000円(税別)と、よりサーキット向けのスーパーレーシング(SR)対応温度0～850℃、2万6000円(税別)、リアドラムブレーキ用のブレーキシュースーパースポーツ(SP)対応温度0～400℃、1万2000円(税別)をラインアップ



走行前にホイールを掃除し、富士スピードウェイ本コースを30分間走ったあとのホイールがこれ。ビットインはせず、クーリングラップを2周ほど取っただけであとは全開だったが、ブレーキダストはかなり少ない部類だった。このあとも街乗りで使っているが、一般的なカーボンメタル材としてはかなりダストが少ないと感じられて好印象