



車種別に製作された S45C のキャリパーブラケットを装着。高張力キャップボルトにロックタイトで固定する。

卓越した技術と経験がもたらす
絶妙なセッティング



現車合わせに必要なジェラルミン製ハットの追加加工も同社で対応できるから車種ごとのワンオフはお手のもの。



硬質アルマイト処理のハット部。軽量化のための肉抜きと熱膨張を吸収するフローティング加工が施される。



大径ディスクとボルシェ 993 ターボキャリパー装着のために、新品のバックプレートをざっくりと切断。



34mm厚のペーンが切られたローターとパッドの厚さがよく分かる。ブレーキホースはステンメッシュをチョイス。



ペーンのリアローターの中にはサイドブレーキが入るため、特製のスチールドラムをセットする必要がある。



テスト走行のために17インチのプロドライブを手際よく装着する田村さんは、ブレンボ修行中。



リアへのブレーキキット装着は、手早い作業と段取りで追加加工を含めて、わずか2時間強で終了した。

「中の荷物を片付けてから試乗してね」との言葉通り、うーん「超！制動力」。普段の慣れでブレーキを踏むと停止線の数メートル手前で停まってしまうほどである。「巨人の手に後ろから掴まれるが如し」という自動車雑誌の記事の比喩が陳腐に感じられるほどの制動力である。

あえて言葉を探して例えれば、まるで大型の低反発クッションにクルマごと突入して、ズスツと埋もれていくような感じ。高速道路でも非現実的な超高速域4速6000回転超や全開走行から2500回転までの減速、一般道での時速60キロ前後で街中を流している時の急制動にも、いづれも不安なく対応してくれる。

装着前に気になったヒストン数面積の増加によるペダルストロークフィールは極端に増えた感じもなく、ペーン流のフィードバックを堅持できていた。加速Gよりも大事な制動力、安全のための投資は、やはり惜しくはない。500Eの新車当時と比べて、格段に高まった今日のタイヤ性能をフルに活かして、17インチ超の車体を制御するには、強力なブレーキが不可欠であることを改めて強く感じた瞬間であった。

大径、強力ブレーキ装着のためにホイール、タイヤのインチアップを行なう。真のドレスアップには、やはりデザインも機能に従うのである。

ある。しかしながら、ヘアライン号はドラッグレース参加に向けて、リアにどうしても17インチを履く必要がある。そのため、リアにパッド面積の大きい993ターボ用の4ピストン、44mm×36mmを装着することにした。ターボのレッドロブスターと言われ崇められた4ポッドキャリパーを、大胆にもリアに奢る贅沢である。また、キャリパーの変更に伴うホースの取り直しに対応するために、ステンレスメッシュホースを特注した。

クレイデザインではホースの製作からブラケット加工、ローターの加工まで自社で内製できる体制が整っている。部品の揃えば、あとは手際良い作業で組み付けて、エア抜きの後、期待ワクワクの試乗テストをすることにした。

「中の荷物を片付けてから試乗してね」との言葉通り、うーん「超！制動力」。普段の慣れでブレーキを踏むと停止線の数メートル手前で停まってしまうほどである。「巨人の手に後ろから掴まれるが如し」という自動車雑誌の記事の比喩が陳腐に感じられるほどの制動力である。



Welcome to 500E CLUB

500E倶楽部

熱血的 W124 愛好家の広場

梅雨の中休みのぎらつくような太陽の下、500Eにとって大の苦手である暑さにも負けずブレーキ強化の後編をお届け。また新生ヘアライン号の腕試しをすべく、JDDA 1/4 Mile レースに参加してきた。ドラッグ専用タイヤ「NITTO-555R」の装着レポートとあわせて紹介しよう。

文・撮影 = ニイバトシ セロヨン撮影・写真提供 = ドラッグマガジン/JDDA
協力 = アジアサービス/クレイデザイン/JDDA/NITTOジャパン/スピードジャパン

今月のメニュー

- 大径ブレーキ装着(後編)
- JDDAドラッグレース参戦

強化するだけじゃダメ
トータルセッティングが重要

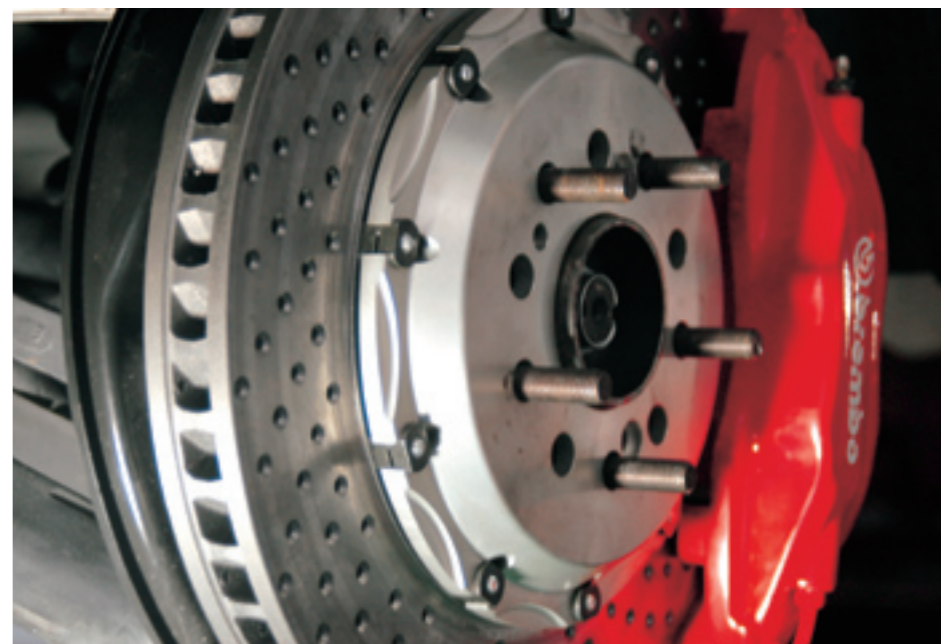
メルセデスベンツ W124 500E の根本的なフィードバックを一言で言えば「芯のあるダルさ」である。これは、ハンドリング、サスペンションセッティング、ブレーキでも共通しているフィードバックで、高速域での長時間連続走行を前提とした伝統のセオリーがもたらすメルセデス流のトータルセッティングである。

同じドイツ車でもボルシェやハンドリグマシンのロータスエリート、カートのようなピロ脚トラック&ピニオンのカツカツさではなく、だるいけれどまったりとしていて芯が通っているような絶大な安定感がある。

だが、残念ながら最近のクルマと比較するとリアに感じる500Eのブレーキ。性能アップのためのモディファイで、このバランスを崩してしまつと、シャーシーセッティングからエンジン、ATに至るトータルバランスまでもが崩れてしまうから厄介だ。これまで数百台のメルセデス・ベンツにブレンボキャリパーを装着してきた「クレイデザイン」店長の曾根氏によれば、「履くタイヤ、サスペンションの性能を最大限に引き出す、トータルバランスのセッティングが肝心」とのこと。つまり、どんなにブレーキを強化してもタイヤのトラクション、摩擦係数を超えて停まることはできないし、姿勢制御のためのサスペンションとのマッチングも重要になる。そのためできるだけクルマを持ち込んで、最終的なセッティングの打ち合わせをしたいと語ってくれた。

特にベンツの場合は、先述の通り

惜しむ無かれ、加速Gより大事な制動力!



「芯のあるダルさ」を崩してブレーキだけリジッドなセッティングにすると、ブレーキングからのハンドリング操作や、荷重移動の際に「だるさ」と「リジッド」とのフィードバックの差によるチグハク感が強調されてしまうことが多いという。

さて、ヘアライン号の場合も、オリジナルの「芯のあるダルさ」を維持したいため、マスターシリンダーは後期用を使い、それ以上のボア加工や他車種流用は行なわなかった。

前後バランスのために
リアにもブレンボを奢る!

懸案の前後のバランス調整について聞いてみると、フロントに380mmのローターをセットした場合には、リアには355mmが定石だという。前回は紹介したように、R230SLのスタンダードモデルのフロント360mm用に合わせられたリア330mmローターのセットでは、前後のバランスが崩れるというも納得がいく話で

新生ヘアライン号の実力を試す!

NITTO で叩き出す 1/4mile=13.181sec

ドラッグ専用ラジアルタイヤの中でも人気の NITTO 「555R」を装着し、粘着テープにも例えられる鬼グリップで 400m を駆け抜ける! 外観はノーマルの 500E が GT-R ほか、国産チューニングカー相手に JDDA 第二戦に参加した。

カタログスペックを上回る
パフォーマンスを発揮

ストリートでは真の実力をもて余してしまふほどの大パワーを備える 500E。

ハイスピード域での車線を縫った走行も楽しいが、実際にはそんな風
に走るわけにはいかない。それなら
クロードサードキットで、タイムアッ
プを狙うのもいいけれど、日本のサー
キットでは 500E の重い車重と長
いホイールベース、ダルなフィールで、
正直ストレスを残すのもまた悲しい
現実。

じゃあつてということで、挑戦して
来ましたドラッグレース。ルールは



写真提供= ©ドラッグマガジン

簡単。クリスマスツリーと呼ばれる
シグナルに合わせて停止から 1/4 mile
= 402.336m を速く走り抜けた方
が勝ち。さて、そんなわけで善は急
げと、早速仙台ハイランドで行なわ
れた「JDDA EAST 第二戦」に参加
してきた。詳細は次号でお伝えする
が、今月はそのために装着したタイ
ヤレポートを速報する。真つ直ぐ走
るだけだから、そんなに難しくな
いだろうとのご意見もあるが、ミス
を許さない競技内容の難しさは天下
一品である。ドライバには針の穴を
通すような正確さと 1/1000 秒
単位の反射神経、集中力、精神力が
必要。もちろん、本気で勝とうと思
えば、クルマにも専用セッティングが
必要なのは言うまでもない。

そこでまず思いつくのはスター
ト時のグリップ性能に優れたタイ
ヤ。ドラッグレースの本場アメリカで
は、専用のバイアス構造のスリック
タイヤを頂点に、手軽にレースに参
加できるラジアルタイヤまで、様々
な種類が発売されているが、人気は
「NITTO555R」。

トーヨータイヤが NITTO プラ
ンドで提供するドラッグレース専用
のストリートラジアルで、独特なパ
ターンと、真四角に広がるトレッド、
トラクション増加のための低い空気
圧に対応する内部構造、そしてスポ
ンジにも例えられる柔らかさと、高
グリップコンパウンドが特長である。
かつては、並行輸入品のみ供給で、
シーズン中は入手困難になることも
多かったが、昨年、日本人「ニッ
トジャパン」が設立され、入手しやす
くなったのはユーザーにとっても嬉し
いことだ。

さて、その効果の程はというと、



予選での新生ヘアライン号が同タイ
ヤを装着しての E/T (エルミネー
ションタイム) は、13.181 秒と、
500E のカタログデータを約 1.3
秒、同じ 6.0 エンジンを搭載した E
60 のカタログデータも 0.319 秒
上回るタイムを叩き出すことができ
た。今後、A/T、マフラー、サスペン
ションのセッティングなどで 12 秒台
へのリーチも充分に期待できる。

同社のラインナップには、ドラッ
グタイヤのほかにも、ドレスアップ
用で人気の SUV 大口径ホイール対
応タイヤやスポコンモデル用の大径
タイヤ、ハイパワー車向けモデルが
用意されている。ちなみに、アメリ
カのメルセデス有名チューナー「レ
ンテック」の公式認定を得ている
「NVO」はこの 9 月に発売予定との
ことだから、ベントオーナーは目が
離せない!



グリーンライトで好スタートの瞬
間。今回のベストラクションタイ
ムは 0.551。トラクションがかかっ
たりアと持ち上がったフロント。そ
んな地味なベントの活躍にギャラ
リーは大歓声。大馬力の国産ター
ボ車を相手に、ゴール直前のデ
ッドヒートを繰り広げた。



NITTO 555R

ドラッグ専用「天下無敵」の鬼グリップ

NITTO555Rはドラッグレースに特化した独特のパター
ンと広いトレッド、内部構造と専用コンパウンドが特長。
ストリートでも走行可能なドラッグレース用タイヤの新分
野を創出し、世界中のドラッグフリークから高い評価を
得ている。新生ヘアライン号には 275/40-17 を装着。
500Eのような重量級の大パワー車にはお勧めの逸品。

■問い合わせ: ニットージャパン TEL.03-5736-2210
<http://www.nittotire.co.jp>