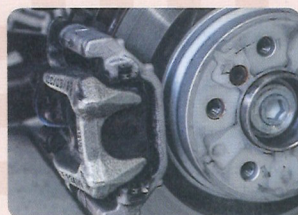




優れた低ダスト性と
安定した制動力を併せ持つ

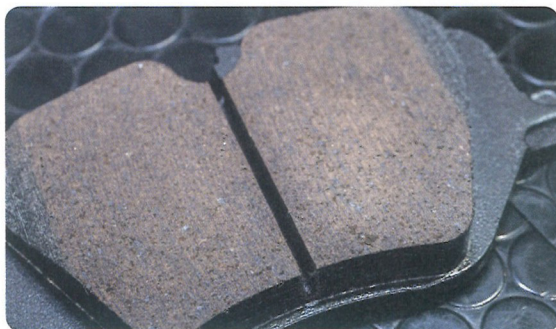


2024年12月現在、イシカワエンジニアリングではカントリーマン(U25)用の他にクーバーCとS(F66/F65)用のiSWEEPブレーキパッドをリリース。グレード&トリムによっては適合できないモデルもあるので、交換希望者は事前にご連絡を。



ZFはトランスミッションやサスペンションのダンパーなどを手がける、自動車メーカーの老舗だ。MINIの場合は、電動パーキングブレーキが採用されているため、定評のあるZF社製のブレーキが採用されたのだろう。電気的なプロセスを必要とせずにブレーキの解除が行えるなど、整備性にも優れたブレーキキャリアーだ。

IS5000の主な特徴



- ・ホイール汚れが純正ブレーキパッドより少ない
- ・純正ブレーキパッドよりブレーキの鳴きが少ない
- ・市街地走行条件では純正比で効力が約10%~20%アップ
- ・純正ブレーキパッドの唐突な効きを抑え、効きとコントロール性を両立
- ・冬場等の冷間時でも安定した効力を発揮する

「最近のモデルによく見られるケースですが、鳴き止めのシムの他に、ローターからブレーキパッドを離すように作動するスプリングが装着されています。これを装着するプレートは爪の部分で、かなり複雑な形状になっているんです。」

最も特徴的なのは、ブレーキの倍力装置が電気的なものに変ったことです。今までのモデルは、エンジンの負圧を利用したマスターバックという装置で、ブレーキペダルを踏んだ時の力を増幅させていたのですが、この部分が電気システムに変わっています。ブレーキを作動させた時の感度は、この倍力装置や摩擦材の特性で味付けされるものですが、今までのブレーキの感覚とは違ったフィードバックになっています」

おそらく、電動モデルを念頭に置いたシステムだが、iSWEEPでは回生ブレーキとマッチングさせる摩擦材や、EV用システムの摩擦材などの研究も進められているという。

またブレーキパッドの主力は、低ダスト性を持ちながら、制動性を犠牲にしない「S1500」が中心になる。だが、他の摩擦材で制作することも可能なので、カントリーマンのレース仕様のブレーキパッドをつくることも可能だ。ダストが少なく、それなのに純正パッドに匹敵する制動性を誇る「S1500」。新型MINIでも、注目のアイテムになるのは間違いない。



iSWEEP BRAKE PAD IS1500

IS1500は低ダストブレーキパッドの中では、最も安心感のあるブレーキフィールを持っているという定評を誇る。低ダストブレーキパッドの多くが、汚れないが止まらない感覚なのに対し、IS1500は純正パッドと同等以上の効き具合を持っている。ちなみにVWやAUDI用のIS1500に対して、MINI用はMINIに合わせたチューニングを施している。対応モデルに合わせて、より微細なチューニングを施すのもiSWEEPの特徴だ。

MINIカントリーマン用 iSWEEP IS1500

車種	グレード	年式
カントリーマン	D	2024年~
カントリーマン	C	2024年~
カントリーマン	S ALL4	2024年~

■PRICE	
FRONT	¥22,000
REAR	¥18,700

※価格は税込み表記となります。



MANDOは韓国に本拠地を置く自動車用のサプライヤーのひとつ。MANDOとHELLA社の技術を結集させたMHE(マンドウヘラーエレクトリック)は、自動運転などの技術で注目を集めている。その関係から、米国のテスラなどにもMANDOのブレーキキャリアーが純正採用されている。ブレーキのサプライヤーとしては新しいメーカーだが、今後多くの自動車メーカーが純正採用する可能性がある。

イ シカワエンジニアリングのオリジナルブランドである「iSWEEP」から、新型MINI用のブレーキパッドが発売となった。今回はその中からMINIカントリーマン(U25)用のブレーキパッドについて話をしよう。

まず、新たに発売されたU25用(C/D/Sオール4)では、フロントにはMANDO、リヤにはZFのブレーキキャリアーが採用されている。ブレーキパッドは、ベースとなるバックプレートと、そのクルマ用にチューニングされた摩擦材が必要になるが、前後ともにバックプレートが開発したものを採用している。

「最近のモデルによく見られるケースですが、鳴き止めのシムの他に、ローターからブレーキパッドを離すように作動するスプリングが装着されています。これを装着するプレートは爪の部分で、かなり複雑な形状になっているんです。」

最も特徴的なのは、ブレーキの倍力装置が電気的なものに変ったことです。今までのモデルは、エンジンの負圧を利用したマスターバックという装置で、ブレーキペダルを踏んだ時の力を増幅させていたのですが、この部分が電気システムに変わっています。ブレーキを作動させた時の感度は、この倍力装置や摩擦材の特性で味付けされるものですが、今までのブレーキの感覚とは違ったフィードバックになっています」