

## DIY困難なキャリパー塗装をプロの「技」で美麗ペイント



>>> 02  
剥離剤を塗布して加温した後に、ブラシでこするとオリジナルの銀色の塗装が剥離されて下地が出てくる。この後にしっかりと洗浄することが必要。



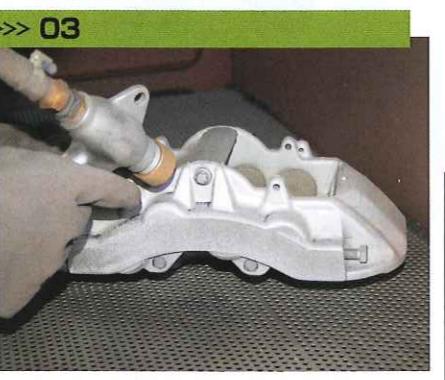
>>> 01  
中古キャリパーをペイントで再生させる  
良い塗装のためにまずは良好な下地作り。ビス  
トンのダストシールを傷めないようにマスキング  
した上で、剥離剤を膝毛ブラシで塗布する。



>>> 03  
ドイツスピード本社に駐在の藤堂さんから送  
られてきた8ポッドキャリパー。程度は良い  
が外観がボロく、さすがにこのままでは使え  
ないのでペイントすることにした。新品価格  
は意外に安く165,200円×2(定価)。



>>> 04  
剥離+ブラスト後のキャリパーの表面に残る  
傷や錆肌、バリ等を研磨、特殊バテでならし  
た後に脱脂して、専用ブース内で塗装開始。



>>> 05  
大型のサンドブラストキャビネットの中で剥  
離後のキャリパーをサンドブラスト処理。使  
うビーズの番手、調合はマル秘!



>>> 06  
塗装完了後のキャリパー。純正シルバーから艶と  
テカリのあるロッソコルサとなり、渋みのある姿  
に仕上がった。ホイールから覗く姿が楽しみ!



キャリパーペイントの最高技術  
&最大施工  
数を誇るヒロオートジャパン。ほかにも板  
金塗装、ドレスアップ、リカーリング等、  
得意とする。

ボッドキャリパーは、思ったより軽い  
ものの、とにかくデカイ。リアの4ポッド  
の外観サイズは、後期型のフロント  
キャリパーよりも大きい。それでもその  
はず、組み合わせられるローターは前  
が純正で390mm、リアは330mmで  
ある。

大きさに圧倒されつつも、点検し  
てみるとビストンの当たり面は極めて  
良好で、キャリパー自体の熱変形も変  
色もない。だが、とにかくボロい。ベ  
ルリンの修理工場の床に転がっていた  
との話通り、あちこちに傷や打痕、  
たとえば、

そんなところ、キャリパーのペイ  
ントをリーズナブルな価格で行なってい  
るショップがあるとの耳より情報を人  
手。都内からもほど近く、千葉県松  
戸市の「ヒロオートジャパン」は、独  
自開発の塗料と技術で、これまで3  
年間で1000台以上のキャリパーを

塗装のはげが見受けられる。当初は  
量販店で売っているキャリパー専用塗  
料を用いてのドリード塗装も検討した  
が施工が困難、艶が出ない、変色な  
どトラブルも多いと聞いて躊躇して  
いた。

そんなところ、キャリパーのペイ  
ントをリーズナブルな価格で行なってい  
るショップがあるとの耳より情報を人  
手。都内からもほど近く、千葉県松  
戸市の「ヒロオートジャパン」は、独  
自開発の塗料と技術で、これまで3  
年間で1000台以上のキャリパーを

リはないでしょう」「カイエンの赤?」  
「赤キャリをツイン?」などと皆手厳しい。  
それもそのはず、リサーチし  
てみると、現行車種は純正で8ポッド  
ド、ローターも360、390と大径  
化が進み、ハイエンドクラスでは、そ  
れこそツインキャリパー。410mmの  
モディファイも珍しくない。

悩んでいる、スピードジャパン、  
ドイツ駐在員の藤堂さんから「外観  
ボロで良ければ上モノの8キャリ+  
4キャリがあるよ」との吉報! 早

速入手して航空便で送つてもらい、  
以前ストックしておいたスペシャル  
ローター、ボルシェGTR耐久レース  
用の380mm、ドリルドローターと合  
わせることに決定した。

さあ、そんなこんなで、新生スター  
トした本プロジェクト。今回は、格  
安に入手したキャリパーの塗装を紹  
介したい。届いた8ポッドとリアの4

専用塗料が必要

塗装しているという。オートギヤラ  
リーほかのカーショーや他誌でも多  
く紹介されているので御存知の読者  
も多いと思うが、その概要を説明す  
ると、キャリパーの下地を剥離・サ  
ンドブラスト等で調整した後に、専  
用特殊塗料で焼き付け塗装を行な  
うもの。

今回のような8ポッドの大型キャ  
リパーから純正キャリパーのドレス  
アップ塗装、ローター部のハットの塗  
装の要は下地であることはキャリ  
パーでも変わらず、鉄粉やダスト  
で汚れているキャリパーの場合に  
は、さらに下地処理に時間がかかる  
ことになる。また高温、汚れやすい環境  
&マルチコートで焼き付けて使用す  
ることが必要だという。気になるお  
値段は、ブレーキ単体の持ち込みで  
4万9000円から。「500E俱楽  
部見た」で先着10台に限り施工料  
10%オフといつからざる嬉しさ。

ホイールを履いて、チラリと覗くキャ  
リパーやローターがちょっと気になる  
向こうには嬉しい。

オールペン時にも紹介したが、塗  
装の要は下地であることはキャリ  
パーでも変わらず、鉄粉やダスト  
で汚れているキャリパーの場合に  
は、さらに下地処理に時間がかかる  
ことになる。また高温、汚れやすい環境  
&マルチコートで焼き付けて使用す  
ることが必要だという。気になるお  
値段は、ブレーキ単体の持ち込みで  
4万9000円から。「500E俱楽  
部見た」で先着10台に限り施工料  
10%オフといつからざる嬉しさ。



第16回

# Welcome to 500E CLUB

# 500E俱楽部

## 熱血的 W124 愛好家の広場

誌上最大のオールペン作業も無事完了。次に控えは、超強力ブレーキ装着&制動力強化計画!

前回好評の燃料系チューンの第二弾は、巷で噂のアズ  
ニューのインジェクターダイアグシステムを紹介!

文・撮影=ニイベサトシ タイトル写真=アオキスタジオ  
協力=スピードジャパン / ヒロオートジャパン / アズニュージェイピー



今月のメニュー

■ブレーキキャリパーペイント

■インジェクター洗浄&測定

次に控えは、  
プロジェクトとは!

無謀にもラインオフ以上の状態を  
目指して再生した新生ヘアライン号、  
それは10ヶ月以上の時間をかけた  
誌上最大の大プロジェクトであった。  
昨年のメルセデス勝りの採算度外視  
での大レストア作業であったが、驚  
くなれば、この間も水面下では新た  
なるプロジェクトが密かに進行して  
いた。

それは、超強力ブレーキ装着計画。

発売当時の15年前には名門イタリア  
のブレンボ製キャリパーを纏い、「巨  
人の手に捕まるが如し」とまで賞  
賛の声を浴びた500Eのブレーキ  
も、現行モデルのブレーキと比べ  
ぱらぬながら貧弱の感は否めない。

特にハイスピード域での急減速を  
必要とするオーナードライバーは、  
前期型のブレンボ、300mmディス  
クはもちろん、後期型の320mmディ  
スクであっても力不足を痛感してい  
るところであろう。

また18インチ超のホイールが珍し  
くもなくなりた昨今、リムとディス  
クの隙間が目立ち、ドレスアップ面  
からブレーキモディファイを検討す  
るユーザーが多いのも事実。

今回、ブレーキモディファイを検  
討するに当たって、当初は一般的な、  
ブレンボ赤キャリパーに355mmの  
ローターセットの装着でお茶を濁す  
ことも考えたが、本連載の基本コン  
セプトの「あつと驚くようなこと」め  
ずらかなりこと」に反するとしてあ  
えなく棄却。

周りの読者&識者に尋ねてみて  
も、「前世紀、10年前の他誌じやな  
いんだから、今さらブレンボの赤キャ  
リはないでしょ?」「カイエンの赤?」  
などと皆手厳しい。

周囲の読者&識者に尋ねてみて  
も、「前世紀、10年前の他誌じやな  
いんだから、今さらブレンボの赤キャ  
リはないでしょ?」「カイエンの赤?」  
などと皆手厳しい。

## AMG8ポッド&380ミリローターを装着準備中



ラインオフ以上を目指して完成した新生ヘアライン号。寒中、温めていた次なる計画は  
ブレーキ強化。大径スポーツホイールから迫力の8ポッドが自己主張する日も間近!

