

ブレーキパッドはブレーキをかけるたびに摩耗しています!

BRAKE PADS WEAR DURING EVERY BRAKE OPERATION!

普段、何気なくブレーキをかけているあなた!
ブレーキパッドは「消耗品」であることを気にしていますか?
Do you brake without taking care of your brakes? Did you know brake pads wear down over time?



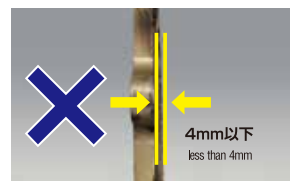
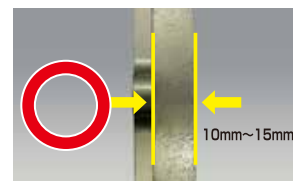
ここにブレーキパッドが
内蔵されています。
Brake pads are installed here

下図のような状態まで使ってしまうと、
ブレーキが効かなくなり、非常に危険です!
If used to the condition as shown below, brakes will not be effective and can be very dangerous!



新品のブレーキパッド
New Brake Pad

摩耗限度のブレーキパッド
Worn Brake Pad



ブレーキの効きが甘くなったり、
「キーキー音」がします。
Decreased brake performance and increased noise

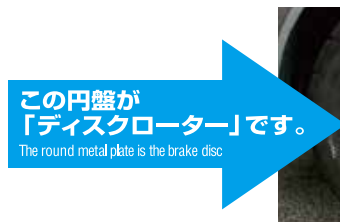
距離に換算すると、早くて約3~4万kmが
目安です。(走行条件により異なります)

Brake pad replacement is recommended after approximately 30-40K km.
(depend on driving conditions)

寿命を越えたディスクローターの使用は危険です!

USING BRAKE DISCS BEYOND THEIR LIFE SPAN IS DANGEROUS!

「ディスクローターは鉄だから、減らないでしょ?
ブレーキパッドだけ換えれば大丈夫じゃない?」とお思いのあなた!
Did you think brake discs last forever? and you only need to replace brake pads?



この円盤が
「ディスクローター」です。
The round metal plate is the brake disc

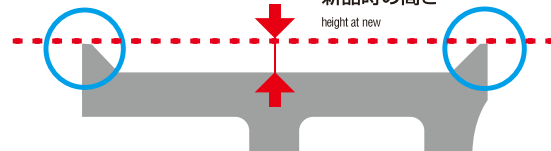
愛車のディスクローター(上図点線のパーツ)を
じっくり見たことはありますか?
Have you ever carefully inspected your car's brake disc?



ディスクローターの○の
部分を見て下さい。
Carefully inspect the ○ area of the disc

拡大すると...
Enlarged

新品時の高さ
height at new



淵の部分に上図のような
段差ができたなら「交換時期」です!
If these edges are visible on your disc, your discs need to be replaced!

距離に換算すると、早くて約5~6万kmが
目安です。(走行条件により異なります)

Brake discs replacement is recommended after approximately 50-60K km.
(depend on driving conditions)

サーキット走行(それに準ずるスポーツ走行)される方へ

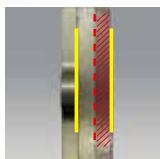
サーキット走行(それに準ずるスポーツ走行)は、ブレーキにも大きな負担がかかります。
・走行前後には点検を行い、異常が認められた場合は不具合箇所を修理・交換してください。
・サーキット走行(それに準ずるスポーツ走行)に商品を使用される場合は、目安として通常の摩耗限度の半分のサイクルで交換を実施してください。

Regarding the circuit-use of brakes (or similar driving conditions)

When driving on a race circuit, the brakes are under tremendous stress compared to ordinary driving.
・ Please inspect the brakes before and after driving on the race circuit. If there are any irregularities, please replace/repair the brakes before driving.
・ Please be aware, brake pad and disc wear rate is significantly faster when driving on a race circuit.

【ブレーキパッド】

摩擦材部分が1/2まで摩耗したら交換の目安。
体積減少により熱を持ちやすくなり、フェードや
ペーパーロックが発生しやすくなります。



<Brake Pads>
Please replace the pads when the remaining friction material thickness is the same or less than the thickness of the back plate. As the friction material wears away, brake pads lose their heat capacity. If the brakes overheat, significant brake problems may occur creating dangerous driving conditions.

【ディスクローター】

片面1mm摩耗が交換の目安。急激な温度変動により、目に見えないディスクローター内部も疲労します。クーリングダクトを設置してブレーキシステム全体にも冷却対策を。



<Brake Discs>
Please replace the discs before reaching the minimum thickness of the discs. The brake heat conditions of circuit-use may cause damages which are not visible. DIXCEL recommends the proper cooling of brakes for circuit-use.

株式会社ディクセル

〒566-0044 大阪府摂津市西一津屋3-3
info@dixcel.co.jp



dixcel_pr @dixcel_jouhou @DIXCELJAPAN

※掲載の仕様及び価格は2025年11月のものです。
※掲載価格には取付工賃は含まれておりません。
※製品の品質向上のため、掲載製品の仕様及び価格を予告無く変更する場合があります。
※掲載製品の写真は印刷のため、実際の色と若干異なる場合があります。
※掲載製品の一部はレース専用部品のため、一般道で使用できないことがあります。

www.dixcel.co.jp

2511-K

お問い合わせは

DIXCEL
ADVANCED BRAKE TECHNOLOGY

2026



HIGH PERFORMANCE BRAKE PADS & DISCS

DIXCEL BRAKE PAD PRODUCTS ディクセル ブレーキパッド

快適性重視
適正温度低
ダスト量少

ストリート・ハイウェイタイプ

M TYPE

X TYPE

P8

P12

ブレーキダスト超低減！
Ultra low dust and quiet

ミニバン/SUV/RV向け効き重視
Powerful braking for Vans, SUV, and 4x4

車検交換・補修タイプ

KP TYPE

EC TYPE

Premium TYPE

P11

P9

P10

軽自動車専用に開発！
Kei car brake pads

コスパに優れた日本車用パッド
Better brake performance for Japanese cars

価格と性能を両立した輸入車用パッド
Better brake performance for European cars

万人向け/コスパ重視 価格 安

こだわりのある方 価格 高

ストリート・ハイウェイ・サーキット走行会タイプ

Z TYPE

S TYPE

P15

P14

制動力、コントロール性重視の
パフォーマンスパッド
High-end sporty compound with very high friction and controllability

初期の効きとタッチを
好バランスで両立！
Midrange sporty pads featuring linear and
well-controlled response

ES TYPE
(EXTRA Speed)

P16

制動力UP！耐熱性UP！
しかもエコノミー
Entry-level sporty pads
with better friction and fade resistance

スポーツ性重視
適正温度高
ダスト量多

車検交換・補修タイプ			ストリート・ ハイウェイタイプ		ストリート・ハイウェイ サーキット走行会タイプ		
OE Replacement			Street and Highway		Street~Track Day		
KP TYPE	EC TYPE (EXTRA Cruise)	Premium TYPE	M TYPE	X TYPE	ES TYPE (EXTRA Speed)	S TYPE	Z TYPE
適正温度：0~400℃ Effective Temperature Range	適正温度：0~450℃ Effective Temperature Range	適正温度：0~500℃ Effective Temperature Range	適正温度：0~500℃ Effective Temperature Range	適正温度：0~700℃ Effective Temperature Range	適正温度：0~600℃ Effective Temperature Range	適正温度：0~700℃ Effective Temperature Range	適正温度：0~850℃ Effective Temperature Range
軽自動車専用 K-Car	国産車用 Japanese Cars 輸入車用 European & American Cars	国産車用 Japanese Cars 輸入車用 European & American Cars	国産車用 Japanese Cars 輸入車用 European & American Cars	国産車用 Japanese Cars 輸入車用 European & American Cars	国産車用 Japanese Cars 輸入車用 European & American Cars	国産車用 Japanese Cars 輸入車用 European & American Cars	国産車用 Japanese Cars 輸入車用 European & American Cars
対象ステージ Applicable Stages							
ストリート Street	ストリート Street	ストリート Street	ストリート Street	ストリート Street	ストリート Street	ストリート Street	ストリート Street
ワインディング (ノーマル) Winding (normal)	ワインディング (ノーマル) Winding (normal)	ワインディング (ノーマル) Winding (normal)	ワインディング (ノーマル) Winding (normal)	ワインディング (ノーマル) Winding (normal)	ワインディング (ノーマル) Winding (normal)	ワインディング (ノーマル) Winding (normal)	ワインディング (ノーマル) Winding (normal)
ワインディング (ハード) Winding (hard)	ワインディング (ハード) Winding (hard)	ワインディング (ハード) Winding (hard)	ワインディング (ハード) Winding (hard)	ワインディング (ハード) Winding (hard)	ワインディング (ハード) Winding (hard)	ワインディング (ハード) Winding (hard)	ワインディング (ハード) Winding (hard)
サーキット Circuit	サーキット Circuit	サーキット Circuit	サーキット Circuit	サーキット Circuit	サーキット Circuit	サーキット Circuit	サーキット Circuit
ジムカーナ Gymkhana	ジムカーナ Gymkhana	ジムカーナ Gymkhana	ジムカーナ Gymkhana	ジムカーナ Gymkhana	ジムカーナ Gymkhana	ジムカーナ Gymkhana	ジムカーナ Gymkhana
ダート トライアル Dirt trial	ダート トライアル Dirt trial	ダート トライアル Dirt trial	ダート トライアル Dirt trial	ダート トライアル Dirt trial	ダート トライアル Dirt trial	ダート トライアル Dirt trial	ダート トライアル Dirt trial
ラリー Rally	ラリー Rally	ラリー Rally	ラリー Rally	ラリー Rally	ラリー Rally	ラリー Rally	ラリー Rally

サーキット競技用

P17

Specom-GT/
α/β

SUPER GT/フォーミュラカーレースやスーパー耐久などの
耐久レースをターゲットに開発
Developed for categories like Super GT, Super Taikyu, and open wheel formula races

国産車用 輸入車用

対象ステージ Applicable Stages

ストリート
Street

ワインディング
(ノーマル)
Winding
(normal)

ワインディング
(ハード)
Winding
(hard)

サーキット
Circuit

ジムカーナ
Gymkhana

ダート
トライアル
Dirt trial

ラリー
Rally

P18

Specom-K

コントロール性に優れた「軽自動車レース専用PAD」
Industry's first endurance brake pad designed for K-cars

国産車用 輸入車用

対象ステージ Applicable Stages

ストリート
Street

ワインディング
(ノーマル)
Winding
(normal)

ワインディング
(ハード)
Winding
(hard)

サーキット
Circuit

ジムカーナ
Gymkhana

ダート
トライアル
Dirt trial

ラリー
Rally

P19

RE/RA/RO1
TYPE

高い効きとリニアなコントロール性を追求したレーシングパッド
High friction RACING brake pad with superior brake control /
Ultra low heat conducting racing brake pads

国産車用 輸入車用

対象ステージ Applicable Stages

ストリート
Street

ワインディング
(ノーマル)
Winding
(normal)

ワインディング
(ハード)
Winding
(hard)

サーキット
Circuit

ジムカーナ
Gymkhana

ダート
トライアル
Dirt trial

ラリー
Rally

P21.22

RN/RGS/
RD/RGM TYPE

特殊なモータースポーツシーンに最適なリヤ専用ブレーキパッド/シュー
Specialized circuit-use brake pads & shoes

国産車用 輸入車用

対象ステージ Applicable Stages

ストリート
RGS

ワインディング
(ノーマル)
RGS

ワインディング
(ハード)
RGS

サーキット
RGS

ジムカーナ
RGS

ダート
トライアル
RGS

ラリー
RGS

DIXCEL BRAKE DISC ROTOR PRODUCTS ディクセル ブレーキディスクローター

タイプ 掲載ページ	KD TYPE	PD TYPE	SD TYPE	HD TYPE	HS TYPE
	P30	P25	P26	P29	P29
製品情報					
対象車種	軽自動車専用 K-Car	国産車用 Japanese Cars	輸入車用 European & American Cars	国産車用 Japanese Cars	輸入車用 European & American Cars
ストリート・ハイウェイ Street and Highway	◎	◎	◎	○	○
ストリート～レース Street~Racing	△	○	○	◎	◎
防錆処理 ANTI-CORROSION	○ 簡易防錆	○	○	○	○
熱処理 HEAT TREATED	×	×	×	○	○
スリット SLOTTED	×	×	○ ストレート STRAIGHT SLOTS	×	○ ストレート STRAIGHT SLOTS
ハイカーボン High Carbon	×	△※	△※	×	×

※スポーツカーやブレーキの負担が大きい車輛のみに採用しています。 High carbon material is used for sports cars and vehicles with high brake loads.

タイプ 掲載ページ	FP TYPE	FS TYPE	FC TYPE	2PIECE BRAKE DISC ASSEMBLY
	P27	P27	P28	P31
製品情報				
対象車種	国産車用 Japanese Cars	輸入車用 European & American Cars	国産車用 Japanese Cars	輸入車用 European & American Cars
ストリート・ハイウェイ Street and Highway	○	○	○	○
ストリート～レース Street~Racing	◎	◎	◎	◎
防錆処理 ANTI-CORROSION	○	○	○	○
熱処理 HEAT TREATED	○	○	○	○
スリット SLOTTED	×	○ ストレート STRAIGHT SLOTS	○ カーブ CURVE SLOTS	○ カーブ/ストレート CURVED SLOTS/ STRAIGHT SLOTS
ハイカーボン High Carbon	○	○	○	○

P25

Coloured Discs
[MADE TO ORDER]

BLACK

YELLOW

BLUE

RED

CHAMPAGNE GOLD

PINK

耐熱塗料で焼付け塗装を行っているので
塗装が落ちにくく、錆にも強い
Heat resistant paint helps protect against corrosion
and discolouration.

P33

BRAKE FLUID
DOT5.1 EHV

EV/ハイブリッド車に
最適化した次世代高
性能ブレーキフルード

P33

BRAKE FLUID
DOT5.1

性能と価格のバランス
で選ぶならDOT5.1

P33

BRAKE FLUID
DOT4 LV

最先端のハイテクABS
や連動する電子デバイ
ス付き輸入車に最適

P34

BRAKE FLUID
DOT4

ブレーキフルードは
ブレーキの血液！
車検時には交換を！

P35

DUR

レーシングブレーキ
フルードの決定版！

P35

328 Racing

ストリートからサーキ
ットまでOK！カッコリ
したタッチがお好みの方

P36

キャリパー温度シール
キャリパーに貼り付けて、
キャリパー温度を容易に
測定

P37

ブレーキパッドグリス
ブレーキパッドのバックプレート
およびシムに塗布することで
ブレーキの鳴きを抑制

P03_ おすすめ組み合わせ
P38_ よくあるQ&A

P04_ 車名ダイレクト検索
P42_ オリジナルグッズ

P05.06_ おすすめ製品

車名ダイレクト検索

お車の適合、在庫の検索は右記からアクセスしてください。車名が型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。 <https://www.dixcel.co.jp/sx/i.php>

おすすめ製品 Recommended Product

BRAKE FLUID SERIES

for ストリート

DOT5.1 EHV

FOR EV/HYBRID CARS



EV/ハイブリット車に最適なDOT5.1 EHV

急速に進化し、市場が成長し続けるEV/ハイブリッド車。ブレーキのプロフェッショナルとして、EV/ハイブリッド車に最適化された次世代高性能ブレーキフルードを開発しました。

適合規格	FMVSS 116 DOT5.1 SAE J1704 ISO 4925(Class7)		
仕 様			
	DIXCEL DOT5.1EHV	ISO4925(Class7)	第4類第三石油類 危険等級Ⅲ
ドライ沸点	274℃	260℃以上	主成分：エチレングリコール類
ウェット沸点	184℃	180℃以上	内容量：1ℓ
粘度(-40℃)	690cSt	750cSt以下	化学物質等の名称
粘度(100℃)	2.04cSt	1.5cSt以上	ホウ酸エステル/エタノール
pH	7.6	7.0-11.5	トリエチレングリコールモノブチルエーテル
			危険

品 番/税抜定価(税込)

BF510EH-01(ボトル)/¥3,400(¥3,740)

BF510EH-10(10本入ケース)/¥34,000(¥37,400)

DOT5.1 EHVのメリット

低電気伝導率と優れた耐腐食性

EVやハイブリッド車は回生ブレーキによる制動が多く、ガソリン車よりも油圧ブレーキの使用頻度が低下するため、ブレーキフルードが劣化しやすくなります。さらに、ブレーキ周辺の帯電により構成部品が腐食するリスクもあります。それらの点に注目し、当製品は従来品と比べて優れた耐腐食性と、より低い電気伝導率を実現しています。

本製品(DOT5.1 EHV)は、当社DOT5.1に比べ、電気伝導率が最大で約10%低い傾向があります。

高いドライ沸点(274℃)とウェット沸点(184℃)

車両のバッテリーが満充電の際は回生ブレーキが機能せず、油圧ブレーキがすべての制動力を担う必要があります。その際、バッテリー積載で車重のあるEV/PHEV/HVでは高いブレーキ負荷が発生し高温に達します。そのため、高いドライ沸点およびウェット沸点を持たせました。

優れた潤滑性能と適切な粘度

近年の車両は自動運転技術やABS/EBD/ESCなどの技術が進化し、ブレーキ作動のサイクルに対する要求が高まっています。そのため、ブレーキフルードには優れた潤滑性と温度に左右されない適切な粘度が求められます。

DOT3～DOT 5.1の規格を超える性能を備え、幅広い適用性を持っています。

基 準	主 成 分	ドライ沸点	ウェット沸点	粘度(-40℃)	粘度(100℃)	pH値
DOT5.1 EHV	エチレングリコール類	274℃	184℃	690cSt	2.04cSt	7.6
DOT 5.1	エチレングリコール類	260℃以上	180℃以上	900cSt以下	1.5cSt以上	7.0-11.5
DOT 4	エチレングリコール類	230℃以上	155℃以上	1800cSt以下	1.5cSt以上	7.0-11.5
DOT 3	エチレングリコール類	205℃以上	140℃以上	1500cSt以下	1.5cSt以上	7.0-11.5



※車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。 <https://www.dixcel.co.jp/sx/1.php>

おすすめ製品 Recommended Product

軽自動車用 ブレーキ

セット価格 **約1万円!**
ブレーキパッド+ディスクローター



KP

軽自動車用
ブレーキパッド

鳴き止めの高性能シムと
グリースを標準装備!

■ ロングライフでお財布にも優しいブレーキパッド
■ 車重が重いハイト系(N-BOX、スーパースポア、タント、ルークスなど)にも十分な制動力、自然な効き、ダスト低減

フロント用のみ設定
左右4枚1組

¥3,400~4,400
(税込 ¥3,740~4,840)

KD

軽自動車用
ディスクローター

ディスクローターも消耗品!
全品防錆コーティング済

■ ブレーキパッドが馴染みやすい表面研磨加工!
■ ローター研磨よりお財布に優しい!新品交換でリフレッシュ!

フロント用のみ設定
左右2枚1組

¥6,100~7,800
(税込 ¥6,710~8,580)

KS

軽自動車用
ブレーキパッド+ディスクローター

【セットなら約1万円!】同時交換が効果的!お客様の交換工賃も経済的に!

フロント用のみ設定

¥9,400~11,000
(税込 ¥10,340~12,100)

メーカー純正品と比較しても「KS」での購入がお得です!

参 考 車 種 例	フロント用純正パッド+ディスク定価	DIXCEL KS定価
N-BOX/CUSTOM(JF4/TURBO)	¥20,100(税込 ¥22,110)	¥10,000 (税込 ¥11,000)
ハスラー(MR92S/4WD)	¥16,350(税込 ¥17,985)	¥10,000 (税込 ¥11,000)
スーパースポア(MK53S-NA/FF)	¥13,100(税込 ¥14,410)	¥10,000 (税込 ¥11,000)
ミラ(L285V)	¥14,800(税込 ¥16,280)	¥9,400 (税込 ¥10,340)
タント(LA610S)	¥15,900(税込 ¥17,490)	¥10,000 (税込 ¥11,000)

左記以外も
ラインナップ豊富!
メーカー別適合と
商品詳細はこちら

BRAKE PADS

M TYPE

ホイールが最も汚れにくい街乗り用

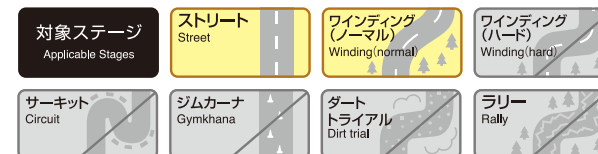
DIXCEL 摩耗保証
詳しくは保証条件をご確認ください。

ブレーキダストでお悩みの方に おすすめ!ストリート用 ダスト超低減タイプ

ULTRA low dust brake pads for street use

- ☐ ストップングパワーを犠牲にすることなく、ダストは大幅に低減!
- ☐ 高いコントロール性により、ワンランク上のブレーキングコントロールが可能に!
- ☐ 唐突に効くのではなく、踏力に応じて効きが上がるビルドアップ型のため、同乗者も快適
- ☐ 攻撃性も驚くほど低く、ディスクローターのロングライフ化にも大きく貢献

- Significant reduction of brake dust without sacrificing brake performance!
- Stable operating friction level for superior brake control.
- Braking power that is NOT abrupt; Smooth braking for a comfortable ride during braking.
- Designed to minimize disc wear to help prolong the life of the brake discs.



※ウィンディング (ノーマル) = 通勤や買物等ウィンディング路の通常走行

税抜定価(税込)/Price M		
軽自動車 K-Car	F	¥12,400~(¥13,640~)
	R	¥12,400~(¥13,640~)
国産普通車 Japanese Cars	F	¥17,000~(¥18,700~)
	R	¥15,900~(¥17,490~)
輸入車 European & American Cars	F	¥18,100~(¥19,910~)
	R	¥18,100~(¥19,910~)

材質 : NAO(ノンアスベストオーガニック)など [銅フリー 2021 規制対応]
適正温度 : 0~500℃
Friction Materials...Non asbestos organic etc [Copper Free 2021 regulations]
Effective Temperature Range..... 0~500℃

ブレーキダイナモメーター第2フェード試験データ
Brake dynamometer/Fade test 2nd section
Max μ : 0.52 Avg. μ : 0.40 Min. μ : 0.39



気になるブレーキダストについて All about brake dust

ブレーキダストの一番の弊害は車輦の美観を損なうことです。幾ら高価なホイールを装着していても、ホイールが真っ黒ではドレスアップ効果も薄れます。しかも、**ブレーキダストの大半はディスクローターの削れたカス、つまり鉄粉であるため錆が発生しやすく、その錆がホイールを腐食させます。**錆を防ぎ、美観を保つには頻繁な洗車が必要となり、非常に手間なことです。しかし、Mタイプを装着するだけで、これらの悩みや手間からも簡単に解放されます。**ノーマルブレーキパッドにはない優れた性能を備えた超ダスト低減パッド Mタイプを是非、体感してください。**

Please take a look at the comparison images of the two wheels. Clearly, the car using the M-type has little brake dust on the wheel. The benefit of the M-type is not just being freed from constant cleaning of the wheels. Most brake dust is not from brake pad shavings, but shavings from the brake disc. The M-type brake pads have low brake dust, meaning the pads are shaving off less from the brake disc. This leads to the prolonging of the life of the brake discs. The characteristic of metal shavings (dust) is its vulnerability to humidity; humidity corrodes the metal shavings. So without the proper maintenance, the metal shavings can cause the wheels to corrode. With the M-type brake pads with minimal brake dust, there is no need for the frequent cleaning of wheels. Please experience for yourself the superior brake performance that the OEM pads lack with the ultra low brake dust M-type brake pads.

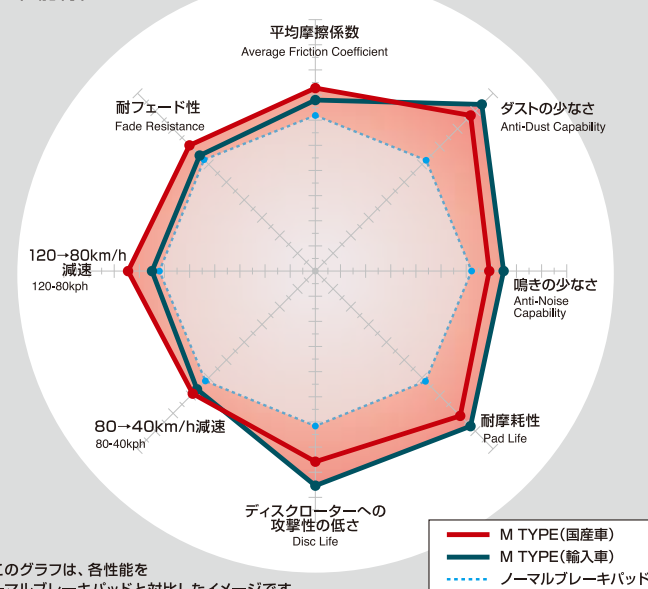
■某ドイツ車の場合 (約1,000km走行時)		■某日本車の場合 (約1,000km走行時)	
	ノーマルブレーキパッドダスト量 The amount of brake dust for OEM pads (after 1,000km mileage)		DIXCEL Mタイプダスト量 The amount of brake dust for DIXCEL M type (after 1,000 km mileage)
	ノーマルブレーキパッドダスト量 The amount of brake dust for OEM pads (after 1,000km mileage)		DIXCEL Mタイプダスト量 The amount of brake dust for DIXCEL M type (after 1,000 km mileage)



Mタイプはストリート専用です。サーキットで使用できません。サーキット使用に伴う問題について、弊社では一切責任を負いかねますことを予めご了承ください。
M-type brake pads are for street-use only. The pads are NOT designed for circuit-use. DIXCEL is NOT responsible for any problems which may occur from circuit-use.

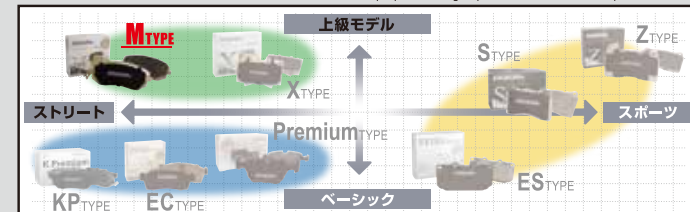
◀車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名が型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。https://www.dixcel.co.jp/sx/1.php

性能特性チャート



※このグラフは、各性能をノーマルブレーキパッドと対比したイメージです。

※上記数値はあくまでテスト条件下での評価値です。
鳴き、ダストの比較条件は新品時評価ではなく、熟成後の摩耗が進行した時点にて評価しています。
Above values are based on actual test results.
Anti-Noise and Anti-Dust values are tested and calculated after a proper bedding-in procedure has been completed.



Japanese Cars

国産車用

European&AmericanCars

輸入車用

OE Replacement

車検交換・補修タイプ

for Street and Highway

ストリート・ハイウェイタイプ

Street→Track Day

ストリート・ハイウェイ・サーキット走行会タイプ

for Racing

サーキット・競技用

EC TYPE (EXTRA Cruise)

街乗り・車検交換にも最適！

DIXCEL 摩耗保証

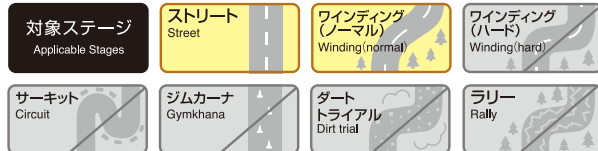
詳しくは保証条件をご確認ください。

効きUP! ダスト低減!
しかもエコノミー

Better initial bite & low brake dust brake pad at an affordable price!

- ☐ ノーマルブレーキパッドよりワンランク上の制動力
- ☐ 鳴きが少なく快適! またディスクローターの負担も少ないので経済的
- ☐ スコーチ(パッド表面焼付)により初期なじみも抜群
- ☐ ノーマルブレーキパッドと同様に「機械式センサー」「鳴き止めシム」装着済(一部品番を除く)

- Improved stopping power compared to OEM brake pads.
- Helps prolong disc life.
- Scorched friction surface for an improved bedding-in process.
- Pre-installed mechanical brake pad sensors and stop noise shim. (On models originally equipped with sensors)



※ワインディング(ノーマル) = 通動や買物等ワインディング路の通常走行

税抜定価(税込)/Price		
軽自動車 K-Car	F	¥6,800~(¥7,480~)
	R	¥6,800~(¥7,480~)
国産普通車 Japanese Cars	F	¥9,000~(¥9,900~)
	R	¥6,800~(¥7,480~)

材質: NAO(ノンアスベストオーガニック)
適正温度: 0~450℃
Friction Materials Non asbestos organic
Effective Temperature Range 0-450℃

ブレーキダイナモメーター第2フェード試験データ
Brake dynamometer/Fade test 2nd section
Max μ : 0.50 Avg. μ : 0.41 Min. μ : 0.35



グリース付き
with Brake Pad Grease

■ブレーキダスト量(1,000km走行時)
Visual difference of brake dust (after 1,000km mileage)



ノーマルブレーキパッド
OEM PADS

DIXCEL ECタイプ
DIXCEL EC type



エクストラシリーズの特性が良くわかる動画を配信中!



“ブレーキダストの低減を重視”するには上級グレードのMタイプがおおすすめです。
8ページをご覧ください。
To further REDUCE brake dust, choose our 'M Type' brake pads For more info about our 'M-type', please go to page 8



ECタイプはストリート専用です。サーキットで使用できません。サーキット使用に伴う問題について、当社では一切責任を負いかねますことを予めご了承ください。
EC-type brake pads are for street-use only. The pads are NOT designed for circuit-use. DIXCEL is NOT responsible for any problems which may occur from circuit-use.

◀車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。https://www.dixcel.co.jp/sx/i.php

Premium TYPE

街乗り・車検交換にも最適！

DIXCEL 摩耗保証

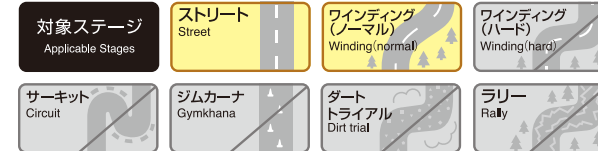
詳しくは保証条件をご確認ください。

価格と性能を両立させ
ダスト性能に優れた
プレミアム(Premium)タイプ

Better brake performance for a reasonable price

- ☐ ノーマルブレーキパッド並みの価格とロングライフながら、制動力、ダスト性能に優れたブレーキパッド
- ☐ 輸入車のノーマルブレーキパッドと違い、日本人の趣向、日本市場を徹底的にリサーチし、開発
- ☐ ノーマルブレーキパッドと同様に「センサー」「鳴き止めシム」装着済(一部品番を除く)

- Improved braking performance with low brake dust.
- Less aggressive on the brake discs compared to OEM brake pads.
- Developed under high quality Japanese standards for non-Japanese cars.
- Pre-installed brake pad sensors and stop noise shim. (On models originally equipped with sensors)



※ワインディング(ノーマル) = 通動や買物等ワインディング路の通常走行

税抜定価(税込)/Price		
輸入車専用 European & American Cars	F	¥9,000~(¥9,900~)
	R	¥6,800~(¥7,480~)

材質: セラミック系複合材/銅フリー 2021 規制対応
適正温度: 0~500℃
Friction Materials ... Ceramic fiber/Copper Free (2021 regulations)
Effective Temperature Range 0-500℃

ブレーキダイナモメーター第2フェード試験データ
Brake dynamometer/Fade test 2nd section
Max μ : 0.58 Avg. μ : 0.40 Min. μ : 0.39



グリース付き
with Brake Pad Grease

■ブレーキダスト量(1,000km走行時) Visual difference of brake dust (after 1,000km mileage)



DIXCEL Mタイプ
DIXCEL M type

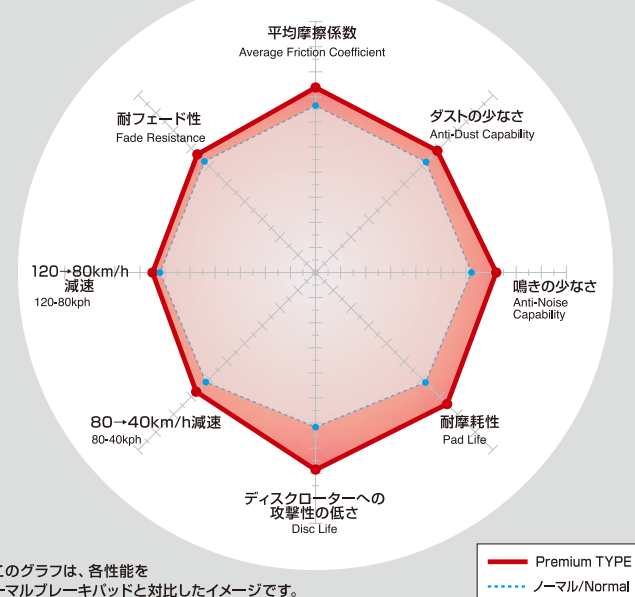
DIXCEL Premiumタイプ
DIXCEL Premium type

ノーマルブレーキパッド
OEM PADS

“ブレーキダストの低減を重視”するには上級グレードのMタイプがおおすすめです。
8ページをご覧ください。
To further REDUCE brake dust, choose our 'M Type' brake pads For more info about our 'M-type', please go to page 8

Premiumタイプはストリート専用です。サーキットで使用できません。サーキット使用に伴う問題について、当社では一切責任を負いかねますことを予めご了承ください。
Premium-type brake pads are for street-use only. The pads are NOT designed for circuit-use. DIXCEL is NOT responsible for any problems which may occur from circuit-use.

性能特性チャート



※このグラフは、各性能をノーマルブレーキパッドと対比したイメージです。
※上記数値はあくまでテスト条件下での評価値です。
鳴き、ダストの比較条件は新品時評価ではなく、熟成後の摩耗が進行した時点にて評価しています。
The radar chart represents a comparison of each characteristic between DIXCEL products and general OEM products. Above values are based on actual test results. Anti-Noise and Anti-Dust values are tested and calculated after a proper bedding-in procedure has been completed.



国産車専用

Japanese Cars

輸入車用

European&AmericanCars

車検交換・補修タイプ

OE Replacement

ストリート・ハイウェイタイプ

for Street and Highway

ストリート・ハイウェイ・サーキット走行会タイプ

Street~Track Day

サーキット・競技用

for Racing

国産車用

Japanese Cars

輸入車専用

European&AmericanCars

車検交換・補修タイプ

OE Replacement

ストリート・ハイウェイタイプ

for Street and Highway

ストリート・ハイウェイ・サーキット走行会タイプ

Street~Track Day

サーキット・競技用

for Racing

KP TYPE

安心・安全なブレーキ性能をリーズナブルにご提供！

DIXCEL 摩耗保証
詳しくは保証条件をご確認ください。

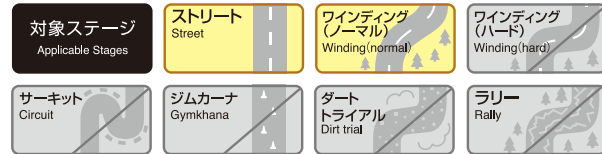
【軽自動車専用品】
鳴き止めの高性能シムと
グリスを標準装備！

Specifically designed for "Kei car" (Japanese car segment with 660cc engine)



- ☐ 適合車種は2000年以降に発売された軽自動車の累積台数の約99%をカバー！（当社調べ）
- ☐ ロングライフでお財布にも優しいブレーキパッド
- ☐ 車重が重いハイト系（N-BOX、スペーシア、タント、ルークスなど）にも十分な制動力、自然な効き、ダスト低減

- Wide application range covering 99% of Kei car models released from 2000.
- Very economical for its long life
- Natural braking characteristics, less brake dust, and good friction coefficient for all type Kei cars.



※ワインディング（ノーマル）＝通動や買物等ワインディング路の通常走行

税抜定価（税込）/Price		
軽自動車専用 K-Car	フロントのみ	¥3,400～¥4,400 （¥3,740～¥4,840）

材質：NAO（ノンアスベストオーガニック）
適正温度：0～400℃
Friction MaterialsNon asbestos organic
Effective Temperature Range0-400℃

ブレーキダイナモメーター第2フェード試験データ
Brake dynamometer/Fade test 2nd section
Max μ : 0.44 Avg. μ : 0.33 Min. μ : 0.28

不快な鳴きを抑制するアイテムを標準装備

●鳴き止めシム
3層構造によってブレーキパッドの振動を吸収・減衰

表面（ピストン側）

① 減衰ラバー ① 減衰ラバーがブレーキパッドの振動を吸収

② ステンレスプレート ② ステンレスプレートで、薄いながらも剛性を確保！一般的なラバーシムと比較して、耐久性が飛躍的に向上

裏面（パッドプレート側）

③ 振動減衰レジン ③ 振動減衰レジンがブレーキキャリア内のピストンへの振動伝播を減衰

●ブレーキパッドグリス
ブレーキパッドのバックプレート及びシムに塗布することによりブレーキの鳴きを抑えます。



KPタイプはストリート専用です。サーキットで使用できません。サーキット使用に伴う問題について、当社では一切責任を負いかねますことを予めご了承ください。
KP-type brake pads are for street-use only. The pads are NOT designed for circuit-use. DIXCEL is NOT responsible for any problems which may occur from circuit-use.

◀車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。https://www.dixcel.co.jp/sx/i.php

X TYPE

ミニバン・SUV・RVに最適！

重量のあるミニバン/SUV/RVに
最適な効き重視タイプ

Consistent brake performance for heavier vehicles

- ☐ ミニバン/SUV/RV、大口径ホイール装着車輛など、重量のある車輛向けに開発
- ☐ 踏力に応じて μ （ミュー）が高まるビルドアップ型の効きと重厚感のあるペダルタッチ
- ☐ 高い制動力ながらも低いディスクローター攻撃性
- ☐ ノーマルキャリアバーのままインチアップを楽しむドレスアップユーザーにはマストなアイテム

- Superior braking power designed for use on mini-vans and SUVs with upgraded oversized wheels.
- Braking power proportional to brake pedal pressure.
- High brake friction pad which are gentle on the discs to help prolong disc life.
- Recommended for cars with upgraded oversized wheels equipped with OEM brake calipers.

税抜定価（税込）/Price		
軽自動車 K-Car	F	¥15,000～（¥16,500～）
国産普通車 Japanese Cars	F	¥20,000～（¥22,000～）
輸入車 European & American Cars	F	¥22,700～（¥24,970～）

材質：グラファイト・メタリック 適正温度：0～700℃
Friction MaterialsGraphite metallic
Effective Temperature Range0-700℃

ブレーキダイナモメーター第2フェード試験データ
Brake dynamometer/Fade test 2nd section
Max μ : 0.68 Avg. μ : 0.60 Min. μ : 0.57

※右のグラフは、各性能をノーマルブレーキパッドと対比したイメージです。
※右記数値はあくまでテスト条件下での評価値です。
鳴き、ダストの比較条件は新品時評価ではなく、熟成後の摩耗が進行した時点にて評価しています。
The radar chart represents a comparison of each characteristic between DIXCEL products and general OEM products.
Above values are based on actual test results.
Anti-Noise and Anti-Dust values are tested and calculated after a proper bedding-in procedure has been completed.

グリス付き with Brake Pad Grease

対象ステージ
Applicable Stages

ストリート
Street

ワインディング（ノーマル）
Winding (normal)

ワインディング（ハード）
Winding (hard)

サーキット
Circuit

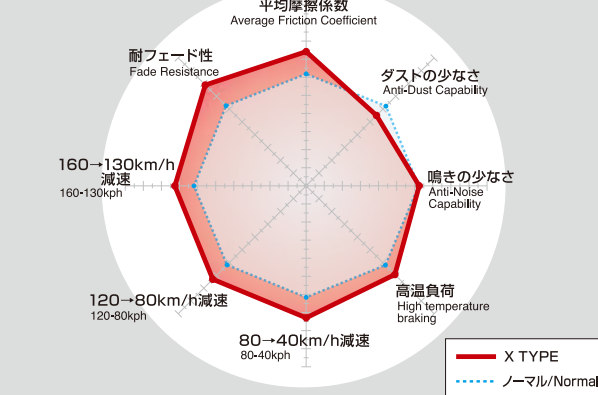
ジムカーナ
Gymkhana

ダート
トライアル
Dirt trial

ラリー
Rally

※ワインディング（ノーマル）＝通動や買物等ワインディング路の通常走行

性能特性チャート



RGX TYPE

前後のバランスを最適化する
ブレーキリヤシュー

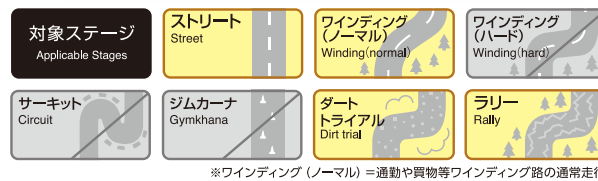
Performance brake shoe designed for SUV, RV and 4X4 vehicles

- ☐ フロントにXタイプのようなスポーツパッドを装着すると、リヤがノーマルのシューでは前後のバランスが崩れがちになります。リヤにRGXタイプを装着することで、最適で安定した制動力を引き出すことができます。

Recommended for use with the X-type front brake pads. Optimal brake performance with stable braking power can be achieved by using RGX brake shoes in combination with X-Type front brake pads.

税抜定価（税込）/Price		
国産普通車 Japanese Cars	R	¥15,000～（¥16,500～）

材質：NAO（ノンアスベストオーガニック）
Max μ : 0.56 Avg. μ : 0.45 Min. μ : 0.40
Friction MaterialsNon asbestos organic



Xタイプは制動力を重視しています。“ダスト/鳴きの少なさを重視”する方にはMタイプがおすすめです。8ページをご覧ください。
X-type focuses on the strong stopping power. For customers' with priority on low dust and quiet braking, 'M Type' is recommended. Please go to page 8.

Xタイプはストリート専用です。サーキットで使用できません。サーキット使用に伴う問題について、当社では一切責任を負いかねますことを予めご了承ください。
X-type brake pads are for street-use only. The pads are NOT designed for circuit-use. DIXCEL is NOT responsible for any problems which may occur from circuit-use.

競技/用途にあわせたおすすめブレーキパッドラインナップ

Guidance of selecting brake pads for races/competition

ジムカーナ/ダートトライアル

Autocross / Dirt trial

ZTYPE (中～重量車) Mid-sized to heavy cars

S/ESTYPE (軽～中量車) Compact to Mid-sized cars

一発目のブレーキからコントロール!ハイロンターン重視の場合は、リヤはRD/RGM type
Provides control from low temperatures! (For drift turns, choose RD pads/RGM shoes on the rear.)



タイムアタック

Time attacks

ZTYPE (ラジアルタイヤ) Sport radial tyres

RE/RA/R01TYPE (Sタイヤ) Semi slick tyres

踏力に応じた効きは"ドライビングへの集中"という副産物をもたらします。
Excellent modulation allows the driver to focus on racing.



スプリントレース

Sprint races

RE/RA/R01TYPE

Specom-GT/α

ここ一発のブレーキング勝負に。Specom-GT/αはSUPER GTでも活躍!
Powerful initial bite. Used in the Super GT series in Japan.



ワンメイクレース

One make race



ワンメイクレース用ブレーキパッド

For One Make Race.



耐久レース

Endurance races

Specom-β/受注生産モデル Made to order

安定した効きとコントロール性がマシンをゴールまで導きます。
Stable braking efficiency and control during the long races.



ラリー

Rally

Specom-α/β/RE/RA/R01TYPE (中～重量車) Mid-sized to heavy cars

RE/RA/R01/ZTYPE (軽～中量車) Compact to Mid-sized cars

ターマック(舗装路)、グラベル(未舗装路)問わず、耐熱性の高いブレーキパッドがおすすめ!
Brake pads with high temperature tolerance are recommended for both Tarmac & Gravel!



ドリフト

Drifting

フロント: F **S/ESTYPE**

リヤ: R **RDTYPE**

リヤ効き重視の組み合わせはD1ドライバーも愛用!
The choice of D1 drivers who prefer strong rear braking power.



※上記は一例です。車輛のセッティング・装着タイヤ等により異なる場合があります。出場するレース・タイヤ・チューニング内容・セッティング・サーキット等お伝えのうえ、お気軽にご相談ください。
The best combination of Front & Rear may vary depending on the set-up, tyres, drivers of the cars.

S TYPE

ストリート&スポーツパッドの決定版!

ライトウェイト車に最適! 初期の効きとタッチを 好バランスで両立

Mid-range sport pads For street and light track use

□年に数回のスポーツユース時にも安心な
制動力と、優れた耐熱性を兼ね備えた
ミドルレンジのスポーツパッド

□リニアなコントロール性能を実現し、カッチリとした
硬質なベダルタッチを演出

□低温下でも安定した効きを維持しつつ、
ディスクローターの摩耗量も最小限に抑えます

- Friction characteristics and temperature range designated for Street and Light track use.
- Linear and well controlled response to pedal pressure.
- Wide temperature range and excellent rotor wear.



※ワインディング (ノーマル) = 通勤や買物等ワインディング路の通常走行 ※ワインディング (ハード) = スポーツカー等での
ワインディング路のスポーツ走行 ※サーキットはライトウェイト車(車両重量～1,250kg)限定です

税抜定価(税込)/Price			M
軽自動車 K-Car	F	¥11,300～(¥12,430～)	
	R	¥11,300～(¥12,430～)	
国産普通車 Japanese Cars	F	¥14,700～(¥16,170～)	
	R	¥13,600～(¥14,960～)	

材質: ノンアスベスト・ローステール
適正温度: 0～700℃
Friction Materials Non asbestos・Low Steel
Effective Temperature Range 0-700℃

ブレーキダイナモメーター第2フェード試験データ
Brake dynamometer/Fade test 2nd section
Max μ : 0.54 Avg. μ : 0.38 Min. μ : 0.36



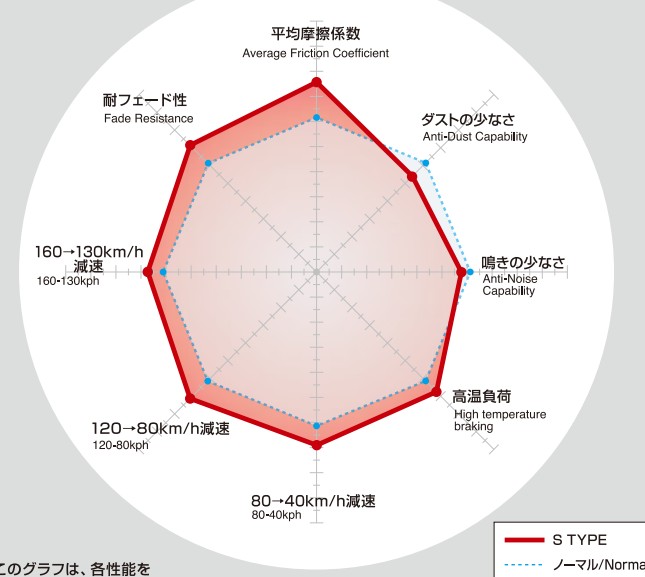
REV SPEED channel

レーシングドライバー木下みつひろ氏による
サーキットでのインプレッションも是非ご覧ください!

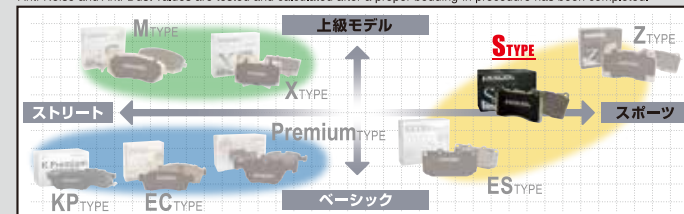
Check out the circuit impression movie from a professional
racing driver, Mr. Mitsuhiro Kinoshita.



性能特性チャート



※このグラフは、各性能を
ノーマルブレーキパッドと対比したイメージです。
※上記数値はあくまでテスト条件下での評価値です。
鳴き、ダストの比較条件は新品時評価ではなく、熟成後の摩耗が進行した時点にて評価しています。
Above values are based on actual test results.
Anti-Noise and Anti-Dust values are tested and calculated after a proper bedding-in procedure has been completed.



◀車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名が型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。 <https://www.dixcel.co.jp/sx/1.php>

Japanese Cars

国産車専用

European&AmericanCars

輸入車用

OE Replacement

車検交換・補修タイプ

for Street and Highway

ストリート・ハイウェイタイプ

Street~Track Day

サーキット・ハイウェイ!

for Racing

サーキット・競技用

Z TYPE

ワインディング・サーキット走行会に最適!

制動力、コントロール性に優れたオールラウンドパフォーマンスパッド

All ROUND High Performance Brake Pad

- ☐ オールラウンドの名が示すとおり、ストリートからサーキット走行までこなす超ワイドレンジモデル
- ☐ ストリートで不可欠な低温域でのリニアな効き
- ☐ サーキットでの高温域でも安定した効力、高い耐フェード性
- ☐ ハイグリップラジアルタイヤにベストマッチ

- A multi-use brake pad; designed for street-use to circuit-use.
- Optimal cold friction braking; a necessity for street-use high performance brake pads.
- High fade resistance allows for stable braking under high brake temperatures during circuit use.
- The perfect brake pads for use with high performance radial tires.



※ワインディング (ノーマル) = 通勤や買物等ワインディング路の通常走行
※ワインディング (ハード) = スポーツカー等でのワインディング路のスポーツ走行

税抜定価(税込)/Price		
軽自動車 K-Car	F	¥16,000~(¥17,600~)
	R	¥15,000~(¥16,500~)
国産普通車 Japanese Cars	F	¥22,000~(¥24,200~)
	R	¥20,000~(¥22,000~)
輸入車 European & American Cars	F	¥22,700~(¥24,970~)
	R	¥22,700~(¥24,970~)

材質: グラファイト・メタリック
適正温度: 0~850°C
Friction Materials Graphite metallic
Effective Temperature Range 0-850°C

ブレーキダイナモメーター第2フェード試験データ
Brake dynamometer/Fade test 2nd section
Max μ : 0.67 Avg. μ : 0.57 Min. μ : 0.50



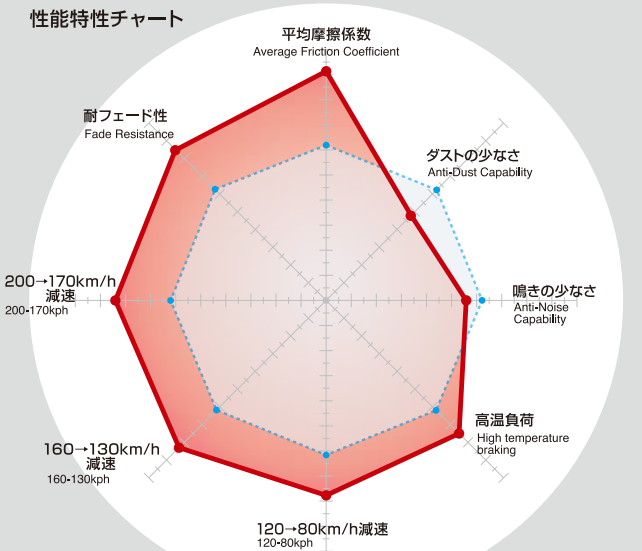
ヴィンテージカー、クラシックカー特注張替えサービス
Relining brake pads for vintage cars and cars not listed in our application table.

税抜定価(税込)/Price

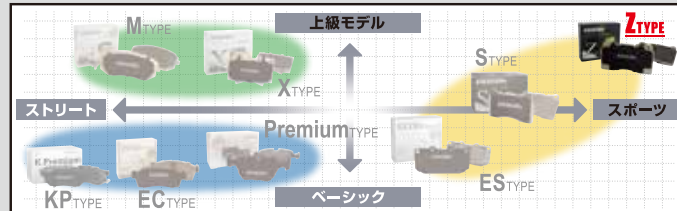
■M TYPE..... ¥22,000(¥24,200)
■Z-X TYPE..... ¥27,000(¥29,700)
■RGS TYPE..... ¥16,000(¥17,600)
■RGX-RGM TYPE... ¥18,000(¥19,800)

納期: 1ヶ月~
Production lead time ... One month or longer

※一部車種によっては金額が高くなる場合もございます。※上記金額は左右セットの価格です。
※上記は1セット分(パッド4枚、シュー4本)の価格です。
※バックプレート(裏板)または中古のブレーキパッドをご用意ください。
※一部張替え出来ない場合がございますのでご注意ください。
例) バックプレート(裏板)が曲がっていたり、欠けがある場合、バックプレートが特殊な形状の場合やバックプレートと摩擦材を合わせた総厚が21mmを超える場合など。
The pricing may increase depending on vehicle make/model.
The prices above are for a pair of front or rear brake pads.
The prices are for a set of brake pads (4pieces) / brake shoes (4pieces).
Please send us the base plate or the used brake pad/shoe.
Some brake parts cannot be fitted with new compound, please contact DIXCEL for more information.
Examples) The base plate is deformed or damaged.
The base plate is in a special configuration, or when the overall thickness of the base plate and friction material exceeds 21mm.



※このグラフは、各性能をノーマルブレーキパッドと対比したイメージです。
※上記数値はあくまでテスト条件下での評価値です。
鳴き、ダストの比較条件は新品時評価ではなく、熱履歴後の摩耗が進行した時点にて評価しています。
The radar chart represents a comparison of each characteristic between DIXCEL products and general OEM products.
Above values are based on actual test results.
Anti-Noise and Anti-Dust values are tested and calculated after a proper bedding-in procedure has been completed.



ES TYPE (EXTRA Speed)

街乗り+ワインディング、スポーツカーに最適!

DIXCEL 摩耗保証
詳しくは保証条件をご確認ください。

制動力UP! 耐熱性UP! しかもエコノミー

Affordable performance street pad

- ☐ ブレーキパッドチューニングの手始めに最適!
- ☐ ハイウェイ、ワインディングでのスポーツドライビングで発揮するワンランク上の制動力と耐熱性
- ☐ 高温域でも安定した制動力をキープ
- ☐ スコーチ (パッド表面焼付) により初期なじみも抜群
- ☐ ノーマルブレーキパッドと同様に「機械式センサー」「鳴き止めシム」装着済 (一部品番を除く)

- High fade resistance for stable braking performance.
 - High level of brake control.
 - Scorched friction surface for an improved bedding-in process.
 - Pre-installed mechanical brake pad sensors and stop noise shim.
- (On models originally equipped with sensors)



※ワインディング (ノーマル) = 通勤や買物等ワインディング路の通常走行
※ワインディング (ハード) = スポーツカー等でのワインディング路のスポーツ走行

税抜定価(税込)/Price		
軽自動車 K-Car	F	¥7,900~(¥8,690~)
	R	¥7,900~(¥8,690~)
国産普通車 Japanese Cars	F	¥10,200~(¥11,220~)
	R	¥9,000~(¥9,900~)
輸入車 European & American Cars	F	¥12,400~(¥13,640~)
	R	¥9,000~(¥9,900~)

材質: NAO(ノンアスベストオーガニック)
適正温度: 0~600°C
Friction Materials Non asbestos organic
Effective Temperature Rang..... 0-600°C

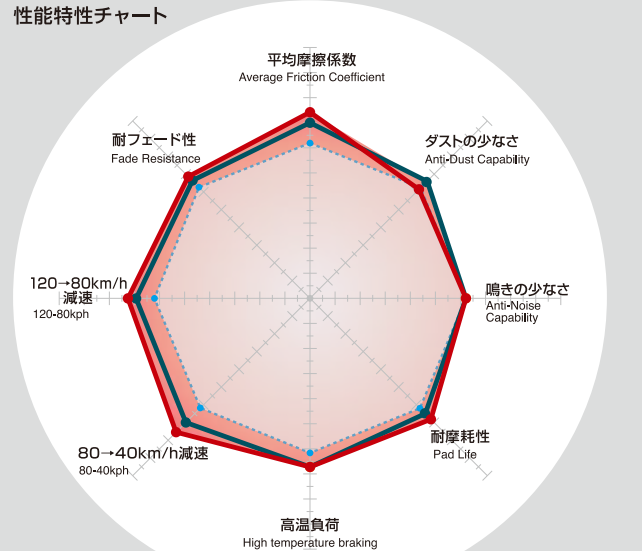
ブレーキダイナモメーター第2フェード試験データ
Brake dynamometer/Fade test 2nd section
Max μ : 0.48 Avg. μ : 0.35 Min. μ : 0.34



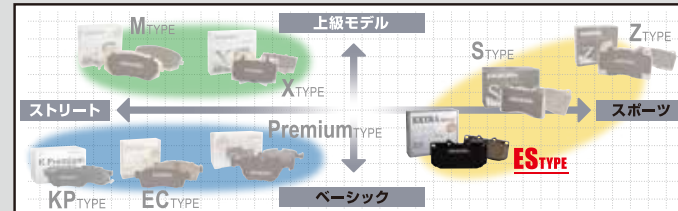
YouTube
エクストラシリーズの特性が良くわかる動画を配信中!

“制動力、コントロール性を重視”するには上級グレードの **Sタイプ、Zタイプ** がおすすめです。**14,15ページ**をご覧ください。
For MORE braking power, we recommend our 'S-type' and 'Z-type' brake pads For more info about our 'S-type' and 'Z-type', please go to page 14 and 15

ECタイプよりもスポーツ性能、耐熱性能が向上しています。ダスト軽減重視の場合は、EC-M・Premiumタイプをお選びください。
Improved sport and heat resistance performance compared to EC type. To reduce brake dust, choose our EC/M/Premium type.



※このグラフは、各性能をノーマルブレーキパッドと対比したイメージです。
※上記数値はあくまでテスト条件下での評価値です。
鳴き、ダストの比較条件は新品時評価ではなく、熱履歴後の摩耗が進行した時点にて評価しています。
The radar chart represents a comparison of each characteristic between DIXCEL products and general OEM products.
Above values are based on actual test results.
Anti-Noise and Anti-Dust values are tested and calculated after a proper bedding-in procedure has been completed.



国産車用

輸入車用

車検交換・補修タイプ

ストリート・ハイウェイタイプ

ストリート・ハイウェイ・サーキット走行会タイプ

サーキット・競技用

国産車用

輸入車用

車検交換・補修タイプ

ストリート・ハイウェイタイプ

ストリート・ハイウェイ・サーキット走行会タイプ

サーキット・競技用

Special Compound Series



Specom-GT

最新のGT3/GT4マシン用として新開発！
High Controllability type / Newly developed for latest GT3/GT4 machines!

Special Compound GT スペコン ジーティー

- ☐ GT3/GT4マシンに搭載されているABSとのマッチングを重視した設計配合
High-level control from braking start to finish (high response and natural release)
- ☐ 高い効力を発揮しながらフルブレーキング時のABS介入を極力抑制し、
マシンを安定挙動で減速
Predictable braking contributes to stable lap times
- ☐ ABS介入を取り除き、意のままのブレーキングを可能にすることでラップタイムを安定化
Excellent matching with ABS
- ☐ ブレーキング開始～終りまで高いコントロール性を維持

ナチュラルタイプ
Natural type



税抜定価(税込)/Price ⑤ ¥36,000～(¥39,600～)

材質：カーボンセミメタル 適正温度：200～900℃

初期μ：0.51 平均μ：0.42～0.45

Friction MaterialsCarbon Semi Metal
Initial bite (μ) 0.51
Average μ 0.42-0.45

Specom-α

SUPER GT/フォーミュラカレースにおいて数々の栄光を獲得！
High initial bite type / Many wins in SUPER GT !

Special Compound ALPHA スペコン アルファ

- ☐ 踏み始めから突出した高い効力を発揮。ハイパワー車のタイムアタックに最適！
Exceptionally high bite as soon as the brake pedal is depressed
- ☐ 温度や速度の変化にも影響を受けにくい抜群の安定感
Excellent stability with little impact from changes in temperature or speed
- ☐ リリース性に優れ、ブレーキング後半のコントロール性も抜群！
Good release characteristic for excellent control at end of braking
Also suitable for high-power time attack vehicles as well as GT cars.

初期重視タイプ
High Initial Bite type



税抜定価(税込)/Price ⑤ ¥30,000～(¥33,000～)

材質：カーボンセミメタル 適正温度：200～900℃

初期μ：0.55 平均μ：0.43～0.48

Friction MaterialsCarbon Semi Metal
Initial bite (μ)0.55
Average μ0.43-0.48

※マスターバックを持たないSUPER GT車輛やフォーミュラカー用に開発されたスペシャルコンパウンドのため
マスターバック付きの車輛に使用すると効き過ぎ場合があります。予めご了承ください。

Specom-β

各種耐久レースが主戦場！抜群に高い耐摩耗性/安定性！
Flat μ type / Designed for longer distance races! Exceptional stability and extended life

Special Compound BETA スペコン ベータ

- ☐ 国内耐久レースで使用しているスペシャルコンパウンドをベースに開発
Developed based on compounds used in Japanese endurance races like Super Taikyu series
- ☐ 耐久レースでも十分に戦える特筆すべき高い耐摩耗性！
Extended pad life suitable for short to medium distance endurance races
- ☐ 長時間走行でも変わらない効力、ペダルタッチにより安定したラップタイムを刻むことが可能
Steady effectiveness and pedal touch contribute to stable lap time even in long races
- ☐ 踏力コントロールしやすいフラットなμ特性
Flat μ-characteristic for easy modulation

フラットタイプ
Flat type



税抜定価(税込)/Price ⑤ ¥40,000～(¥44,000～)

材質：カーボンセミメタル 適正温度：200～900℃

初期μ：0.48 平均μ：0.40～0.43

Friction Materials Carbon Semi Metal
Initial bite (μ) 0.48
Average μ 0.40-0.43



※ワインディング (ノーマル) = 通動や買物等ワインディング路の通常走行
※ワインディング (ハード) = スポーツカー等でのワインディング路のスポーツ走行

ストリートで使用するとブレーキパッド/ディスクローターの異常摩耗、鳴き、ダスト、ダストによる錆等の弊害を発生させる恐れがあります。またサーキット走行といえど、適切な温度外での使用は本来の性能を発揮しないだけでなく、上記のような弊害を発生させる可能性もありますので、ご注意ください。

PLEASE NOTE : If used for normal street use the pads may have increased brake dust & noise and decreased disc life. The same issues may occur during circuit-use if the pads are used under temperatures outside the effective temperature change.

スペコンシリーズについて About the Special Compound Series

ディクセルはスーパーGTを筆頭に、スーパー耐久やGT3規格レースなどの参戦チームにテクニカルサポートを行ってきた。これらのレースを通して培われた技術、裏付けられたデータを完全にフィードバックし、製品化したのがスペコンシリーズである。

スペコンという響きは、特定の年代にはレギュラーと違う特別(スペシャル)なコンパウンドを想像させるであろう。そして当時のスペコンはレースで完全勝利をもたらすか、あるいはリタイアに追い込むか、どちらになるか使ってみないとわからない不確実なものであった。

しかし時を経て再び現れたディクセルのスペコンシリーズは、確実にレースで好成績を収めるものである。

新世代のスペコンシリーズの幕開け……この特筆すべき性能を体感していただきたい。



開発/監修
レーシングドライバー
田中哲也氏

Developed under the supervision
of racing driver, Tetsuya Tanaka

Specom-K

コントロール性に優れた
「軽自動車レース専用PAD」

Industry's first endurance brake pad designed for K-cars K-cars are Japanese category of cars with 660cc engines

Special Compound K スペコン ケー

- ☐ 車重の軽い軽自動車用に初期制動をマイルドに抑え、ロングライフ(従来のZタイプの1.5～2倍)かつコントロール性を重視
Optimal initial bite for lightweight K-cars with linear response and long life.
- ☐ コントロール性に優れるので、ドライビングに集中できる
Total control allows the drivers to focus on driving in long races.
- ☐ ミニサーキットや国際サーキットでの5時間前後の耐久レースにも有効なアイテム！
Suitable for K-car endurance races up to 5-6 hours.

フラットタイプ
Flat type



税抜定価(税込)/Price ⑤ フロントのみ・F ¥24,000～(¥26,400～)

材質：グラファイト・メタリック 適正温度：50～800℃

初期μ：0.40 平均μ：0.32～0.35

Friction MaterialsGraphite metallic
Effective Temperature Range 50-800°C
Initial bite (μ) 0.40
Average μ 0.32-0.35

※普通車と同等の馬力/ラップタイムが出るハイチューニングを施された軽自動車にはSpecom-β、耐久スペシャル(特注)をおすすめします。

※安定した性能を維持するため、ブレーキクーリングダクトの追加をおすすめします。

Special Compound β and Endurance Compound are recommended for high-performance K-cars with total horsepower and lap times similar to normal cars.
The addition of cooling ducts for the brakes are recommended for stable braking performance.

Special Compound Series 耐久スペシャル Endurance Compound

For FRONT PAD

R79C
GT3車輛をメインターゲットに開発
●R53Cから初期バイト向上
●耐摩耗性に優れ、向々幅広い温度域で安定した制動力発揮
●GT3車輛のABSと良好なマッチング

Specifically formulated for GT3/GT4
・Improved initial bite from the former spec (R53C).
・Excellent life and stable friction over a wide range of temperatures.
・Superior control and modulation to minimize the ABS intervention.

ナチュラルタイプ
Natural type
■μプロット
μ Plot Shape

こんなレースに For race like
●GT3車輛 ●スーパーGT (GT300)
●スーパー耐久

材質	Friction Materials	カーボンセミメタル	Carbon Semi Metal
初期μ	Initial Friction Level	μ	0.40
平均μ	Average Friction Level	μ	0.40～0.48
用途	Applications	SPRINT～5H	

R57C
高負荷サーキット&耐久レース向け
●ブレーキ負荷の高いサーキット用に開発
●ツインリンクもてぎの数々の耐久レースで実績有
●耐久材でありながらも安定した制動力を確保

For heavier brake loads and longer distance
・Designed for tracks with heavy brake loads such as Motegi or Zhuhai.
・Stable friction level and firm pedals throughout endurance races.

フラットタイプ
Flat type
■μプロット
μ Plot Shape

こんなレースに For race like
●GT3車輛 ●スーパーGT (GT300)
●スーパー耐久

材質	Friction Materials	カーボンセミメタル	Carbon Semi Metal
初期μ	Initial Friction Level	μ	0.34
平均μ	Average Friction Level	μ	0.32～0.40
用途	Applications	SPRINT～5H	

R23C
効きと耐摩耗を高次元に融合
●高温・高負荷時に安定した効きを発生
●耐摩耗性に優れ、中～長距離レースに適しています
●RAタイプに比べ2倍以上の耐摩耗性能

A High level blend of Braking Power and Durability
・Balanced braking at high temperatures and high loads.
・Superior durability makes it ideal for medium to long distance races.
・More than two times more durable of the RA-type.

ナチュラルタイプ
Natural type
■μプロット
μ Plot Shape

こんなレースに For race like
●GT3車輛 ●スーパーGT (GT300)
●スーパー耐久 ●アマチュア耐久 (4～7時間)
・GT3 Race Series ・Super GT (GT300)
・Super Taikyu ・Endurance Races (4-7 hours)

材質	Friction Materials	カーボンセミメタル	Carbon Semi Metal
初期μ	Initial Friction Level	μ	0.38
平均μ	Average Friction Level	μ	0.30～0.35
用途	Applications	ENDURANCE	

R30S
更なる効きと耐久性のアップ
●スーパー耐久レース実践にて開発
●非常に硬質なタッチが長時間持続し、安定性に優れています
●スリットローターとの相性もよく、十分な耐摩耗を維持したまま効きの向上が図れます

Increased Braking Power and Better Durability
・Developed in Super Taikyu races.
・Superior stability with a long lasting firm pedal feel.
・Good compatibility with slotted discs; maintains high durability with an increase in brake power.

フラットタイプ
Flat type
■μプロット
μ Plot Shape

こんなレースに For race like
●GT3車輛 ●スーパーGT (GT300)
●スーパー耐久 (ST1/2/3/4クラス)
●アマチュア耐久 (4～12時間)
・GT3 Race Series ・Super GT (GT300)
・Super Taikyu (ST1/2/3/4 classes)
・Endurance Races (4-12 hours)

材質	Friction Materials	シンタードメタリック	Sintered Metal
初期μ	Initial Friction Level	μ	0.36
平均μ	Average Friction Level	μ	0.32～0.35
用途	Applications	ENDURANCE	

For REAR PAD

R39C
GT3車輛のリアパッドにベストマッチ
●GT3車輛に対応
●ブレーキング初期の効きを確保しながら、踏み込んだ際のμ変化を抑制
あらゆる走り方のドライバーに幅広く対応

Formulated for GT3 Machines and other racing cars
・Stable performance under high temperatures and high loads
・Works well with latest racing ABS systems

フラットタイプ
Flat type
■μプロット
μ Plot Shape

こんなレースに For race like
●GT3車輛 ●スーパーGT (GT300)
●スーパー耐久 (ST1/2/3/4クラス)
●アマチュア耐久 (4～12時間)
・GT3 Race Series ・Super GT (GT300)
・Super Taikyu (ST1/2/3/4 classes)
・Endurance Races (4-12 hours)

材質	Friction Materials	カーボンセミメタル	Carbon Semi Metal
初期μ	Initial Friction Level	μ	0.36
平均μ	Average Friction Level	μ	0.32～0.36
用途	Applications	SPRINT～ENDURANCE for REAR	



◀車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。https://www.dixcel.co.jp/sx/i.php

R Series





RE/RA/R01共通

対象ステージ
Applicable Stages

ストリート
Street

ワインディング (ノーマル)
Winding (normal)

ワインディング (ハード)
Winding (hard)

サーキット
Circuit

ジムカーナ
Gymkhana

ダート
トライアル
Dirt trial

ラリー
Rally

※ワインディング (ノーマル) = 通勤や買物等ワインディング路の通常走行
※ワインディング (ハード) = スポーツカー等でのワインディング路のスポーツ走行

ストリートで使用するとブレーキパッド/ディスクローターの異常摩耗、鳴き、ダスト、ダストによる錆等の弊害を発生させる恐れがあります。またサーキット走行といえど、適切な温度外での使用は本来の性能を発揮しないだけでなく、上記のような弊害を発生させる可能性もありますので、ご注意ください。

PLEASE NOTE : If used for normal street use, the pads may have increased brake dust & noise and decreased disc life. The same issues may occur during circuit-use if the pads are used under temperatures outside the effective temperature change.

RE TYPE

ABS対応型レーシングパッド!

ABS-supported racing pads!

ナチュラルタイプ
Natural type

☐ ABS介入を極力抑えた、スプリントレース向けパッド
Significantly reduces ABS involvement, making them suited to sprint car racing as well

☐ 高い初期効力を発揮し、踏みに応じたコントロールが可能なフラットμ特性
Good initial effectiveness with flat μ-characteristic for control corresponding to tread force

☐ あらゆる乗り方のドライバーに幅広く対応
Supports wide range of driving styles

☐ ハイグリップラジアル、Sタイヤ、スリックタイヤ装着車が対象
For cars with high-grip radial, semi-slick or slick tires

税抜定価(税込)/Price	
国産車 Japanese Cars	¥25,000~(¥27,500~)
輸入車 European&AmericanCars	¥24,000~(¥26,400~)
レーシングキャリパー Racing Caliper	¥27,000~(¥29,700~)

材質：カーボンセミメタル 適正温度：200~900℃
初期μ：0.51 平均μ：0.40~0.45

Friction MaterialsCarbon Semi Metal
Initial bite (μ) 0.51
Average μ0.40-0.45
Effective Temperature Range200-900℃

RA TYPE

高い効きとリニアなコントロール性を追求したレーシングパッド

High friction RACING brake pad with superior brake control

ナチュラルタイプ
Natural type

☐ 重量車、ハイパワー車の高温、高負荷時の走行でも変わらないハイμ安定性
Consistent operating friction level regardless of condition; high-temperature, high-powered, heavy weight, and heavy load driving.

☐ ペダル踏みに応答するかのように立ち上がるリニアな効き
Braking power which is directly proportional to brake pedal pressure

☐ ハイグリップラジアル、Sタイヤ、スリックタイヤが対象
Perfect for use with slick race tires, competition-use tires, and high performance radial tires.

税抜定価(税込)/Price	
国産車 Japanese Cars	¥30,000~(¥33,000~)
輸入車 European&AmericanCars	¥27,000~(¥29,700~)
レーシングキャリパー Racing Caliper	¥25,000~(¥27,500~)

材質：カーボンセミメタル 適正温度：200~900℃
初期μ：0.51 平均μ：0.40~0.45

Friction MaterialsCarbon Semi Metal
Initial bite (μ) 0.51
Average μ 0.40-0.45
Effective Temperature Range200-900℃

※一部製品につきましては、カラーがゴールドの製品があります。

R01 TYPE

低熱伝導レーシングパッド

Ultra low heat conducting racing brake pads

ナチュラルタイプ
Natural type

☐ 特徴的な低熱伝導性がブレーキコンポーネンツへの熱害を抑制
Distinctive low heat conductivity of the friction material minimizes the risk of heat damage to other brake components

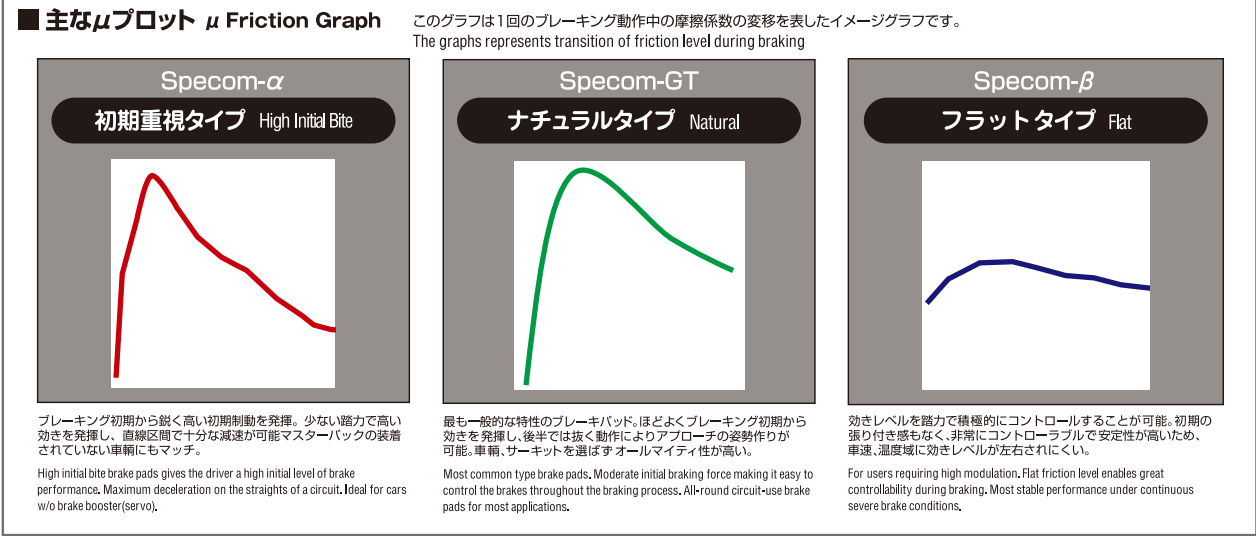
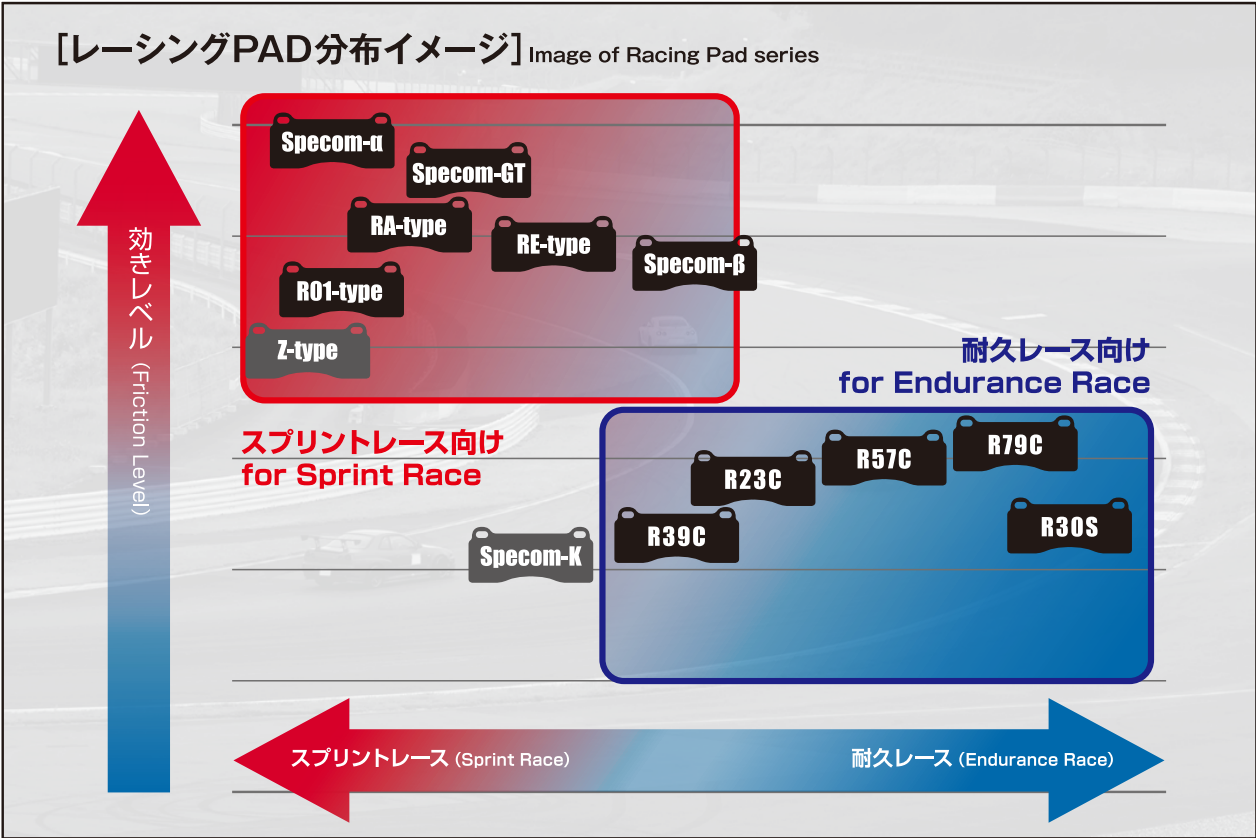
☐ ドライバーが踏力により自在にコントロールができるフラットなμ特性
The driver has full control of braking power, made possible by a stable brake friction level.

☐ レース材にもかかわらず、非常にマイルドなディスクローター攻撃性
Uncommon for a circuit-use compound, the pads minimizes disc wear
A process similar to production of sintered brake pads are used to create a high density brake friction material resulting in high heat resistance and high durability.

税抜定価(税込)/Price	
国産車 Japanese Cars	¥23,000~(¥25,300~)
輸入車 European&AmericanCars	¥33,000~(¥36,300~)
レーシングキャリパー Racing Caliper	¥26,000~(¥28,600~)

材質：高密度グラファイト・メタリック 適正温度：200~900℃
初期μ：0.48 平均μ：0.38~0.43

Friction Materials High Density Graphite Metallic
Initial bite (μ) 0.48
Average μ 0.38-0.43
Effective Temperature Range200-900℃



RN TYPE

For サーキット・スポーツ走行

FF車・サーキット専用リヤ アンチロックタイプ

Competition-use rear brake pads for FWD vehicles

FF車のブレーキング時、リヤには十分な荷重が得られず、リヤに効きの高いブレーキパッドを装着するとロックしやすくなります。そこでRNタイプは初期μと全体μのバランスを整えることを最大のテーマに開発。

初期μはしっかりと立ち上がらせつつ、全体μも低く抑えた特性のブレーキパッドです。コーナー進入時の車体姿勢が安定し、リヤロックによるタイムロスやトラブルも皆無です。

On a front-wheel drive car, the rear brakes lock up easily during hard braking for the lower grip level on the rear wheels. The RN-type has a sharp initial bite yet a milder overall friction coefficient to prevent such symptoms. The RN-type helps stabilize the car at the corner entry, minimizing the yaw motion and time loss from rear locks.



対象ステージ Applicable Stages				税抜定価(税込)/Price	
					
サーキット Circuit	ジムカーナ Gymkhana	ダート トライアル Dirt trial	ラリー Rally	国産車 Japanese Cars	R ￥19,000～(¥20,900～)
				輸入車 European & American Cars	R ￥21,000～(¥23,100～)
※ワインディング(ノーマル)＝通動や買物等ワインディング路の通常走行 ※ワインディング(ハード)＝スポーツカー等でのワインディング路のスポーツ走行				材質：ノンアスベスト Friction MaterialsNon asbestos organic	

RGS TYPE

For サーキット・スポーツ走行

スポーツ&コンペティション用リヤブレーキシュー

Rear brake shoes for high performance street and competition-use

初期制動だけでなく、コントロール性にも優れ、耐フェード性も申し分のないスポーツシューがこのRGSタイプです。ワンメイクレース/スーパー耐久で勝利を収め、その性能は実証されています。レースユーザーはもちろん、サーキットやストリートでドライビングスポーツを求める方には是非、選んで頂きたいアイテムです。

The RGS type has a high initial bite, a stable friction level, and superior fade resistance. Its performance has been proven by countless wins in one-make races with compact cars. This product is also effective on the street or for track days in addition to racing series.



対象ステージ Applicable Stages		ストリート Street	ワインディング (ノーマル) Winding (normal)	ワインディング (ハード) Winding (hard)	税抜定価(税込)/Price	
サーキット Circuit					国産車 Japanese Cars	R ￥13,000～(¥14,300～)
					材質：ノンアスベスト Friction Materials	Non asbestos organic



※車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。https://www.dixcel.co.jp/sx/i.php

RD TYPE

For ジムカーナ・ダートトライアル・ラリー・ドリフト

リヤロックをさせたいシーンに最適な リヤ専用ハイμタイプ

High μ rear pads for competition use

このRDもRの名が示すとおり他のRシリーズ同様にコンペティション用として開発されました。サイドブレーキやフットブレーキでのリヤロックを容易にし、スピンターンやドリフトのきっかけづくりに最適なリヤ専用のコンペティションタイプです。ジムカーナ、ダートトライアル、ラリー、ドリフトなどの競技に参戦する方には是非、選んで頂きたいアイテムです。

The RD-type is the ideal competition rear brake pads for drifting. The brake pads provide a high braking power in the rear. Recommended for competition use in autocross, rallying, and drifting.



対象ステージ Applicable Stages		ストリート Street	ワインディング (ノーマル) Winding (normal)	ワインディング (ハード) Winding (hard)	税抜定価(税込)/Price	
サーキット Circuit					国産車 Japanese Cars	R ￥33,000～(¥36,300～)
					材質：シンタードメタリック Friction Materials	Sinterd alloy

※ワインディング(ノーマル)=通動や買物等ワインディング路の通常走行
※ワインディング(ハード)=スポーツカー等でのワインディング路のスポーツ走行

RGM TYPE

For ジムカーナ・ダートトライアル・ラリー・ドリフト

スピンターン専用サイドインナーシュー&リヤブレーキシュー

Rear brake shoes for handbrake turns/drifting

徹底した実車でのテストを繰り返し行い、選定された材質は優れた初期制動を発揮します。その優れた初期制動により、ジムカーナやダートトライアル、ラリー、ドリフト競技等で頻繁に見かけるスピンターンを容易なものにしてくれます。これらの競技に参戦する方には是非、選んで頂きたいアイテムです。

After repeated tests and developments, a compound was chosen which offers superior initial bite. The superior initial bite makes it easier to do drift turns; commonly used in auto-cross, rally and drifting events.



対象ステージ Applicable Stages	ストリート Street	ワインディング (ノーマル) Winding (normal)	ワインディング (ハード) Winding (hard)
サーキット Circuit	ジムカーナ Gymkhana	ダート トライアル Dirt trial	ラリー Rally

※ワインディング(ノーマル)＝通勤や買物等ワインディング路の通常走行
※ワインディング(ハード)＝スポーツカー等でのワインディング路のスポーツ走行

税抜定価(税込)/Price

M

リヤブレーキシュー
Rear Brake Shoes

¥13,600～(¥14,960～)

サイドインナーシュー
Handbrake/Parking Brake Shoes

¥19,500～
(¥21,450～)

ラインナップ Line up

材質：ロースチール材
Friction Materials.....Low Steel

MODEL	型式 Vehicle Code	品番 Part No
TOYOTA	ALTEZZA/ALTEZZA GITA	10-15系 (外径307mm/インナードラム190mm車)
	ARISTO	JZS160/161
	CROWN	JZS171 (TURBO)
	MARK II / CRESTA / CHASER / VEROSSA	JZX110 (TURBO)
	MARK II BLIT	JZX110W (TURBO)
	SOARER	UZZ40
	MARK II / CRESTA / CHASER	8# / 9# / 100系
NISSAN	CEFIRO	A31系
	FAIRLADY Z	Z32系
	LAUREL	C33/34/35系
	SKYLINE	R32/33/34系 (GT-R含む)
	STAGEA	C34系
MITSUBISHI	LANCER EVOLUTION	CN9A, CP9A, CT9A, CT9W
		CZ4A
	BRZ	Z06
	EXIGA	YA系
	FORESTER	SF5/9, SG5
		SG9
		SH5
		SH5
SUBARU	IMPREZA	GC/GF/GD/GG系 (170Φ)
		GC8, GDB (190Φ)
		GH系, GRB, GVB, GRF, GVF
		BE5, BH5, BE9 φ170
		BP/BL系 (STI-Brembo) φ190
		BP/BL系 (STI-Brembo以外) (except STI-Brembo) φ170
		BR系 φ190
		BR系 φ190

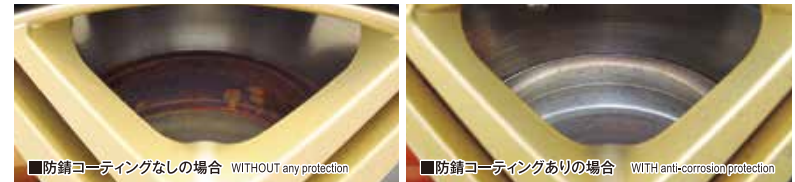
BRAKE DISC ROTOR/ OTHER PRODUCTS

DIXCELのディスクローターはすべて防錆処理済みです。

DIXCEL brake discs are protected by the anti-corrosion.

防錆コーティング有無の比較

Visual comparison of an anti-corrosion protected disc and a non-coated disc



■新品を半年間使用したディスクローターの状態

Condition of rotor after used for six months

※防錆コーティングは錆の発生を抑制するもので完全に阻止できるものではありません。ブレーキパッドの当たらない部分が錆びる場合もあります。铸铁製品である以上、完全防錆は不可能ですので万一錆が発生したとしてもクレーム・交換には応じかねますので予めご了承ください。

Anti-corrosion protection of the discs will not completely prevent corrosion from occurring. Since the discs are made of cast iron, it is impossible to completely prevent corrosion. Please be aware DIXCEL will not offer any exchanges/refunds for corrosion of discs.

一部車輛のPD/SD TYPEにもハイカーボン材を採用!

PD/SD type with high carbon material.

スポーツカーやブレーキ負担の大きい車輛には、ハイカーボン材を採用し、従来品よりも耐久性を向上させています。

ハイカーボン材が採用されているか否かは弊社ホームページ「車名ダイレクト検索」内、ディスクローターの検索画面で確認できます。

High carbon material is used for sports cars and vehicles with high brake loads to improve durability compared to conventional products.

Makes (メーカー)	Model (車名)	Grade (グレード)	Code (型式)	Year (年式)	Remark (備考)	F/R	Rotor Part No.	Stock PD	Stock SD	Price & Stock	Spec	Rotor Mat
				12/04 ～	RC/G 15inch Brake (Rear Solid)	F	3612827	◎	◎	Click	SPEC	
						R	3657020	◎	◎	Click	SPEC	
					RC/G 16inch Brake (Rear Venti)	F	3617039	◎	◎	Click	SPEC	H
						R	3657024	◎	◎	Click	SPEC	
				17/09 ～	RC/G option Brembo	F	3617003	◎	◎	Click	SPEC	H
						R	3657044	◎	1W	Click	SPEC	
				12/04 ～		F	3617039	◎	◎	Click	SPEC	H
						R	3657044	◎	◎	Click	SPEC	
				12/04 ～	RACING ※TS 社風 (GAZOO ONE MAKE RACE 車両)	F	3617039	◎	◎	Click	SPEC	H
						R	3657024	◎	◎	Click	SPEC	

HD/HS/FP/ES の在庫を確認する場合は「Price & Stock」をクリックして下さい。
Please click 'Price & Stock' for the product availability of other types of brake discs.

※Hマークの無い通常タイプのディスクローターをハイカーボンタイプで作成することはできません。予めご了承ください。

Rotor Material欄に[H]の
表示がある品目はPD/SDタイプにも
ハイカーボン材が使用されております。

[H] mark in the "rotor material" column means
High Carbon material is applied to PD/SD type.

ディスクローターのタイプの違いについて

Differences in brake disc types

弊社のディスクローターは8タイプありますが、それぞれのベース素材と加工内容で名称が変化します。

ハイカーボンタイプは上記の通り、スポーツカーやブレーキの負担が大きい車輛に限定されます。

DIXCEL offers eight types of brake discs. The names vary depending on the base material and machining.As noted above, the high carbon type is limited to sports cars and vehicles with high brake loads.

仕様 Specification	タイプ Type	KD TYPE	PD TYPE	SD TYPE	HD TYPE	HS TYPE	FP TYPE	FS TYPE	FC TYPE
		×	×	○ ストレート Straight slots	×	○ ストレート Straight slots	×	○ ストレート Straight slots	○ カーブ Curved slots
スリット Slotted	スリット SLOTTED	×	×	○ ストレート Straight slots	×	○ ストレート Straight slots	×	○ ストレート Straight slots	○ カーブ Curved slots
熱処理 Heated	防錆処理 ANTI-CORROSION	×	×	×	○	○	○	○	○
ハイカーボン材 High carbon	High Carbon ハイカーボン	×	△※	△※	×	×	○	○	○

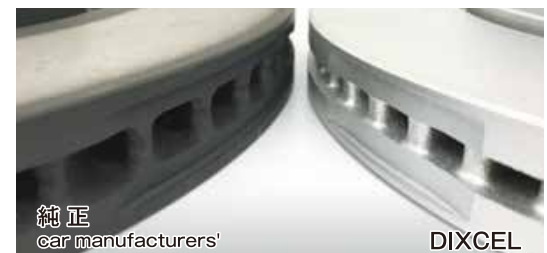
※スポーツカーやブレーキの負担が大きい車輛のみに採用しています。 High carbon material is used for sports cars and vehicles with high brake loads.

バランス切削

Cutting for balancing

ディスクローターを回転させた時に重量偏差があると振動を引き起こします。
その振動防止のために、ディスクローターの側面を切削してバランス調整を行っています。これは純正ノーマルディスクでも採用されている手法です。

All DIXCEL brake discs are checked for balance to prevent vibration.Correction of the balance is done by milling/cutting out the side of brake discs.This is a method taken by car manufacturers' brake discs.



PDTYPE

幅広い用途にも対応する
スタンダードタイプの
ディスクローター!

The almighty replacement brake disc



DIXCEL 摩耗保証
詳しくは保証条件をご確認ください。

- ☐ ノーマル品でも採用される防錆処理。そのトレンド以前から全品防錆コーティングを行っている、ロングセラー商品
- ☐ 精度面では平行度、厚み偏差などを高レベルで設定し、鳴きや振動を抑制
- ☐ FC材にカーボン、シリコンなどの各種添加剤を絶妙に配合し、強度、耐熱性、耐クラック性を向上!

- Come with anti-corrosion coating, a protection method employed by DIXCEL before it became a standard in the industry.
- A strict manufacturing precision standard in Run-out and DTV minimizes disc noise levels and vibrations.
- Improvements in durability, crack resistance, and heat resistance were achieved by mixing a formulation of additives in the disc material.

ストリート～スポーツ走行
Street Use～High performance use



SDTYPE

スリットは
プラス20%の制動力と
ルックスを向上させます

20% MORE brake power with sporty appearance!



- ☐ 各種テストではPDタイプに比べ、摩擦係数が最大20%アップ! ゆとりのあるドライビングが可能に!
- ☐ スリット本数は鳴き、摩耗、ガスの除去効果などを考慮し、6本に決定!
- ☐ より高いシェーピング効果が得られるようリバース回転(逆回転)を推奨
- ☐ スリット位置をアウター/インナーでオフセットすることによりジャダーを抑制

- Slots increase brake performance by up to 20%.
- The 6-slot pattern was selected after carefully examining factors such as pad wear, noise, and gas ventilation.
- Slots are designed to rotate in a reverse direction to gain a better "shaving effect".
- Offset-slot pattern on the outer/inner side reduces brake judder.
- High carbon material is used for sports cars and heavier vehicles for improved durability.

ストリート～スポーツ走行
Street Use～High performance use



税抜定価(税込)/Price		PDO-PD4 (PD7-PD8)
国産車 Japanese Cars	¥9,000～(¥9,900～)	
輸入車 European & American Cars	¥10,300～(¥11,330～)	

左右2枚1組(L/R set)

スポーツカーやブレーキ負担の大きい車種にはハイカーボン材を採用し、従来品よりも耐久性を向上させています。
High carbon material is used for sports cars and vehicles with high brake loads to improve durability compared to conventional products.

カラードディスクローター(オプション) Coloured Discs (made to order)

■ 耐熱塗料で焼付け塗装を行っているので塗装落ちにくく、錆にも強い。
■ 愛車の足元を飾るドレスアップのひとつとしても最適! 弊社がリリースする全てのディスクローターにオプション対応します。(KDタイプ、2ピースディスクローターやアルミ製ハブハウジングのタイプは除く)

・ Heat resistant paint helps protect against corrosion and discolouration.
・ Excellent disc appearance for your car! The coloured option may be applied to any of our one piece disc lineup. Option not available for KD type, 2 piece brake disc rotor and 1 piece discs with hat material other than cast iron (i.e.aluminium hat).

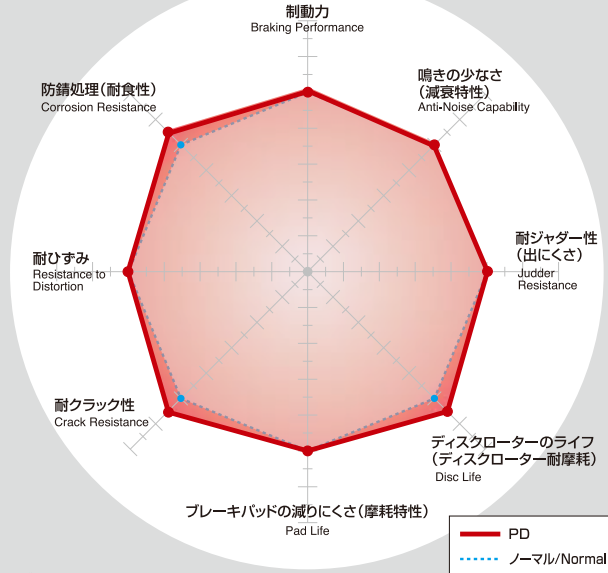
■ PD/SD/HD/HS/FP/FS/FC標準定価(2枚SET) 税抜¥8,000 (税込¥8,800) アップ
■ 全6色 ■ 受注生産 ■ 納期 2週間～

※写真は印刷の為、実際の色と若干異なる場合があります。
※ベールハット部分のみの塗装です。サイドスリット部分の塗装は施しません。
※受注生産品につき、オーダー後のキャンセルはできません。

・ For PD/SD/HD/HS/FP/FS/FC discs, the surcharge of colour painted disc : JPY8000(w/o tax)
・ Six colours ・ Made to order ・ Lead time of delivery - 2weeks after receipt of order

Disclaimer: Actual colours may vary. Photos are representative images of disc.
Paint is applied on the hat / bell only. Not including slits or outer edge.
Because this is a custom-order product, orders cannot be canceled after they are placed.

性能特性チャート



※このグラフは、各性能をノーマルディスクローターと対比したイメージです。
※上記数値はあくまでも性能をわかりやすく表現するための指数となります。組み合わせるブレーキパッドによってその指数は大きく異なります。
※数値が高いほどノーマルに比べ、性能が向上しています。
The radar chart represents a comparison of each characteristic between DIXCEL products and general OEM products. The values above should be only used as a reference to better understand the performance differences. Higher values signifies the performance increases when compared to the standard disc.

取付時はハブの錆を落としてください。
Clean rust off hub when installing.



税抜定価(税込)/Price		M
国産車 Japanese Cars	¥11,300～(¥12,430～)	
輸入車 European & American Cars	¥19,300～(¥21,230～)	

左右2枚1組(L/R set)

※【12本スリットバージョン】
価格:通常SDタイプの税抜¥6,000 (税込¥6,600) アップ
納期:1週間～受注生産品につき、オーダー後のキャンセルはできません。
12 slot version is available upon request as an option, 12 slot version is an additional JPY6,000 (w/o tax). Because this is a custom-order product, orders cannot be canceled after they are placed.

スポーツカーやブレーキ負担の大きい車種にはハイカーボン材を採用し、従来品よりも耐久性を向上させています。
High carbon material is used for sports cars and vehicles with high brake loads to improve durability compared to conventional products.

右車軸に取り付けた場合の推奨回転方向
Recommended direction of rotation when installing the disc on the right hand side of vehicle.

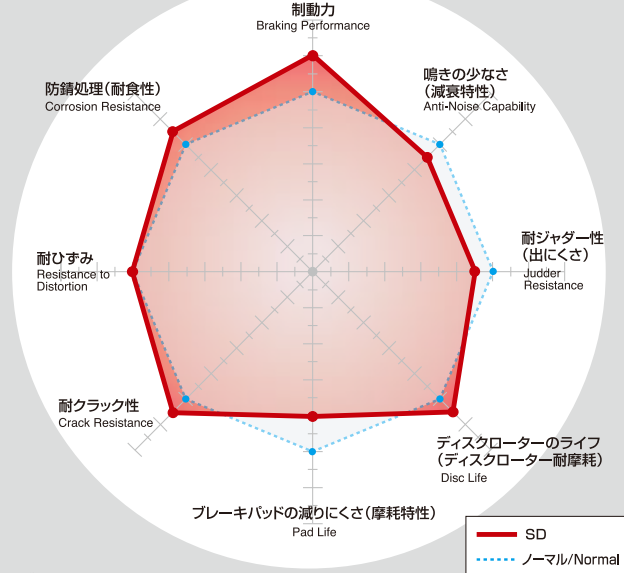
逆回転
Reverse rotation

正回転
Forward rotation

6本
スリットディスク
6 slots

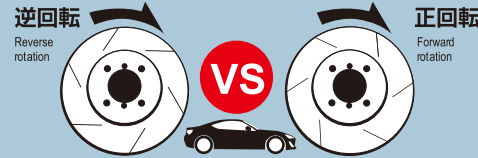
12本
スリットディスク
12 slots

性能特性チャート



※このグラフは、各性能をノーマルディスクローターと対比したイメージです。
※上記数値はあくまでも性能をわかりやすく表現するための指数となります。組み合わせるブレーキパッドによってその指数は大きく異なります。
※数値が高いほどノーマルに比べ、性能が向上しています。
The radar chart represents a comparison of each characteristic between DIXCEL products and general OEM products. The values above should be only used as a reference to better understand the performance differences. Higher values signifies the performance increases when compared to the standard disc.

「逆回転・正回転での効果の違いについて」は
巻末40ページをご覧ください。



※防錆コーティングは錆の発生を抑制するもので完全に阻止できるものではありません。ブレーキパッドの当たらない部分が錆びる場合もあります。錆鉄製品である以上、完全防錆は不可能ですので万が一錆が発生したとしてもクレーム・交換には応じかねますので予めご了承ください。
※ディスクローター画像はイメージカットです。当社製品全てがベンチレーテッド形状ではなく、ノーマル品と同形状です。

※車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。https://www.dixcel.co.jp/sx/i.php

Anti-corrosion protection of the discs will not completely prevent corrosion from occurring. Since the discs are made of cast iron, it is impossible to completely prevent corrosion. Please be aware DIXCEL will not offer any exchanges/refunds for corrosion of discs. Sample photo, actual product may vary. Not all products have ventilation fins. Discs are designed to the same specifications as the OEM product.

FP/FS TYPE (1PIECE&2PIECE)

数々の耐久マシンで パフォーマンスを証明!

Superior performance proven in endurance racing.



□独自の熱処理加工により、耐ひずみ性能、耐クラック性能を大幅に向上□カーボンの含有量を従来のFC材より20%増量網目のように絡まりあった炭素粒子が分子間の結合を強化!□柔軟な表面硬度によりブレーキパッドの食いつきが向上、各種ブレーキパッドとの相性も抜群!□優れた減衰特性によりブレーキ鳴きも抑制

- Significantly improved resistance to cracks and distortion with DIXCEL heat treatment process. ■ The Carbon content of the disc was increased by 20% compared to our standard mixture.
- Stable durability even with repeated expansion and compression as a result of DIXCEL heat treatment process. ■ Significantly improved crack resistance and resistance to distortion

ストリート～スポーツ走行～レース
Street-use ~ High performance-use ~ Race-use

FP TYPE
ノンスリット Non-Slotted

防錆処理
ANTI-CORROSION

熱処理
HEAT TREATED

High Carbon
ハイカーボン

FS TYPE
スリット Slotted

防錆処理
ANTI-CORROSION

熱処理
HEAT TREATED

スリット
SLOTTED

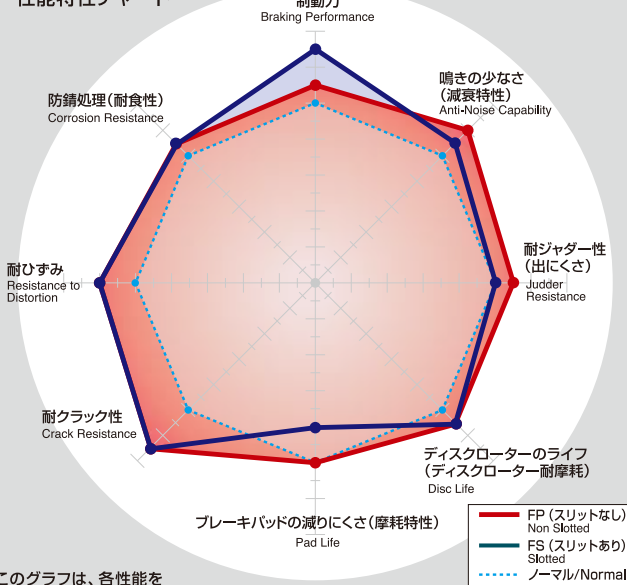
High Carbon
ハイカーボン

税抜定価(税込)/Price			Ⓜ
FP TYPE	国産車 Japanese Cars	¥15,000～(¥16,500～)	
	輸入車 European & American Cars	¥21,000～(¥23,100～)	
FS TYPE	国産車 Japanese Cars	¥20,000～(¥22,000～)	
	輸入車 European & American Cars	¥27,000～(¥29,700～)	

左右2枚1組 (L/R set)

※【FS12本スリットバージョン】(1ピースタイプのみ)
価格:通常FSタイプの
税抜¥6,000 (税込¥6,600) アップ
納期:1週間～受注生産品につき、オーダー後のキャンセルはできません。
12 slot version is available upon request as an option. 12 slot version is an additional JPY6,000 (w/o tax). Because this is a custom-order product, orders cannot be canceled after they are placed.

性能特性チャート



※このグラフは、各性能をノーマルディスクローターと対比したイメージです。
※上記数値はあくまでも性能をわかりやすく表現するための指数となります。組み合わせるブレーキパッドによってその指数は大きく異なります。
※数値が高いほどノーマルに比べ、性能が向上しています。
The radar chart represents a comparison of each characteristic between DIXCEL products and general OEM products. The values above should be only used as a reference to better understand the performance differences. Higher values signifies the performance increases when compared to the standard disc.

熱処理とは?

29ページをご覧ください。
Please take a look at page 29.

熱処理
HEAT TREATED

FS TYPE 右車軸に取り付けた場合の推奨回転方向 Recommended direction of rotation when installing the disc on the right hand side of vehicle.

1ピース 1PIECE Type

逆回転 Reverse rotation

正回転 Forward rotation

2ピース 2PIECE Type

逆回転 Reverse rotation

正回転 Forward rotation

6本スリットディスク 6 slots

12本スリットディスク 12 slots

ストレートスリット Straight slots

カーブスリット Curved slots

※防錆コーティングは錆の発生を抑制するもので完全に阻止できるものではありません。ブレーキパッドの当たらない部分が錆びる場合もあります。鋳鉄製品である以上、完全防錆は不可能ですので万が一錆が発生したとしてもクレーム・交換には応じかねますので予めご了承ください。
※ディスクローター画像はイメージカットです。当社製品全てがベンチレーテッド形状ではなく、ノーマル品と同形状です。

※車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。 <https://www.dixcel.co.jp/sx/l.php>

FC TYPE

高負荷でも安定! ハイミューのパフォーマンス ディスク

High and stable friction performance !



□これまでのFP/FSタイプのカーブスリット版「FCタイプ」□形状、角度、本数を最適化したカーブスリットにより、走り出しから高いμを発揮!高負荷でもμが低下しにくい!□熱処理を施したハイカーボン材と8本カーブスリットは、最強のタッグ!□街乗りから本格サーキット走行まで広く対応したオールラウンドの性能

- FC type is a 8 curve-slotted version of 6 straight-slotted FS type. ■ Newly designed 8 curved slots enable high friction μ from cold application and stability under high brake load.
- Optimal shape, direction and number of the slots were chosen by repetitive tests with dynamometers and test cars. ■ High carbon material and DIXCEL heat treatment are applied just like our conventional FP/FS type. ■ Suitable for everyday city driving to severe circuit racing.

ストリート～スポーツ走行～レース
Street-use ~ High performance-use ~ Race-use

FC TYPE
スリット Slotted

防錆処理
ANTI-CORROSION

熱処理
HEAT TREATED

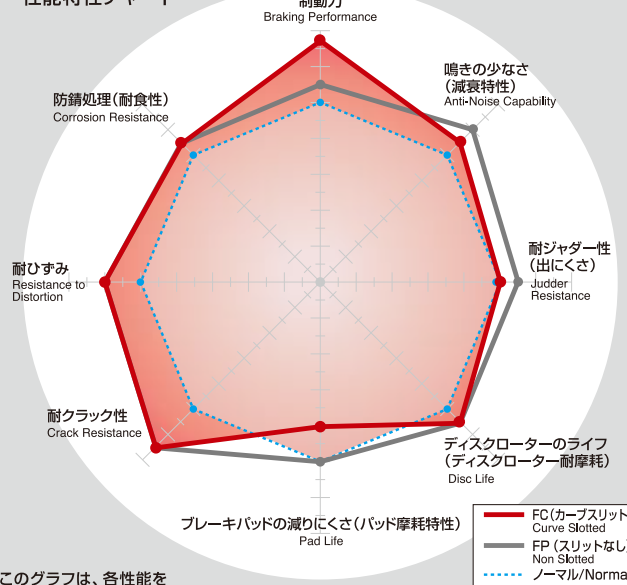
カーブスリット
CURVE SLOTTED

High Carbon
ハイカーボン

税抜定価(税込)/Price		Ⓜ
国産車 Japanese Cars	¥29,000～(¥31,900～)	
輸入車 European & American Cars	¥44,000～(¥48,400～)	

左右2枚1組 (L/R set)

性能特性チャート



※このグラフは、各性能をノーマルディスクローターと対比したイメージです。
※上記数値はあくまでも性能をわかりやすく表現するための指数となります。組み合わせるブレーキパッドによってその指数は大きく異なります。
※数値が高いほどノーマルに比べ、性能が向上しています。
The radar chart represents a comparison of each characteristic between DIXCEL products and general OEM products. The values above should be only used as a reference to better understand the performance differences. Higher values signifies the performance increases when compared to the standard disc.

熱処理とは?

29ページをご覧ください。
Please take a look at page 29.

熱処理
HEAT TREATED

FC TYPE 右車軸に取り付けた場合の推奨回転方向 Recommended direction of rotation when installing the disc on the right hand side of vehicle.

正回転 Forward rotation

8本カーブスリット
ローター (FCタイプ)
8 curve slotted disc (FC type)

FC TYPE
curve slotted disc

Anti-corrosion protection of the discs will not completely prevent corrosion from occurring. Since the discs are made of cast iron, it is impossible to completely prevent corrosion. Please be aware DIXCEL will not offer any exchanges/refunds for corrosion of discs. Sample photo, actual product may vary. Not all products have ventilation fins. Discs are designed to the same specifications as the OEM product.

HD/HS^{TYPE}

独自の熱処理加工により、
制動力と安定性を
高次元で融合

The fusion of high stability and superior performance by the unique heat treatment

HD^{TYPE}

HS^{TYPE}

- ☐ 熱処理加工がもたらす高い熱安定性 ☐ 初期ひずみや熱倒れをも徹底防止！
- ☐ サーキットのような高温、高負荷でのユーザーにおすすめ

- Excellent heat stability is achieved by applying DIXCEL heat treatment process. ■ Heat treatment helps prevent disc distortion and strain most common after installing new discs.
- Recommended for Race track usage with high temperatures under heavy loads.

ストリート～スポーツ走行～レース
Street-use ~ High performance-use ~ Race-use

HD^{TYPE}
ノンスリット Non-Slotted

防錆処理
ANTI-CORROSION

熱処理
HEAT TREATED

HS^{TYPE}
スリット Slotted

防錆処理
ANTI-CORROSION

熱処理
HEAT TREATED

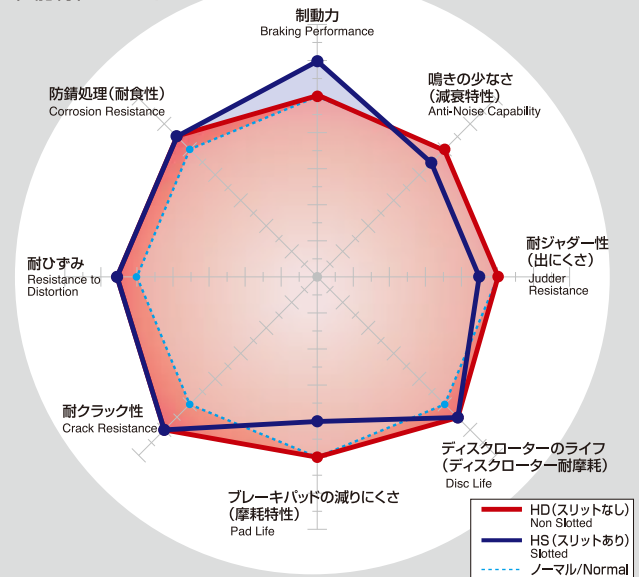
スリット
SLOTTED

税抜定価(税込)/Price ^M		
HD ^{TYPE}	国産車 Japanese Cars	¥18,000～(¥19,800～)
	輸入車 European & American Cars	¥20,000～(¥22,000～)
HS ^{TYPE}	国産車 Japanese Cars	¥23,000～(¥25,300～)
	輸入車 European & American Cars	¥29,000～(¥31,900～)

左右2枚1組(L/R set)

※【HS12本スリットバージョン】
価格:通常HSタイプの税抜¥6,000(税込¥6,600)アップ
納期:1週間～受注生産品につき、オーダー後のキャンセルはできません。
12 slot version is available upon request as an option. 12 slot version is an additional JPY6,000 (w/o tax). Because this is a custom-order product, orders cannot be canceled after they are placed.

性能特性チャート



※このグラフは、各性能を
ノーマルディスクローターと対比したイメージです。
※上記数値はあくまでも性能をわかりやすく表現するための指数となります。組み合わせるブレーキパッドによってその指数は大きく異なります。
※数値が高いほどノーマルに比べ、性能が向上しています。
The radar chart represents a comparison of each characteristic between DIXCEL products and general OEM products. The values above should be only used as a reference to better understand the performance differences. Higher values signifies the performance increases when compared to the standard disc.

Heat-treated discs EXPLAINED

The heat treatment does not directly improve brake performance. The heat treatment increases the disc resistance against strains and thermal cracking. It also helps maintain stable brake performance for an extended period of time. The surface of the heat treated brake discs has a burnt colour. Once it is used, the burnt surface will be removed by the pad, and changes back to the colour of normal cast iron. Please be aware that the effect of the heat treatment of the disc will not disappear even if the surface colour changes.

熱処理とは？

HEAT TREATED

熱処理はブレーキの効きを直接的にアップさせるものではなく、ひずみやクラックを発生しにくくさせ、長時間安定した効きを維持させる効果があります。表面は焦げた色になっておりますが、ひとたび使用するとその焦げた表面はパッドによって削られ、通常の鋳鉄の素地の色に変わります。表面の色が変化しても内部に与えられた熱処理の効果は変わらず維持されますのでご安心ください。



※防錆コーティングは錆の発生を抑制するもので完全に阻止できるものではありません。ブレーキパッドの当たらない部分が錆びる場合もあります。鋳鉄製品である以上、完全防錆は不可能です。万が一錆が発生したとしてもクレーム・交換には応じかねますので予めご了承ください。
※ディスクローター画像はイメージカットです。当社製品全てがベンチレーテッド形状ではなく、ノーマル品と同形状です。

▶車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名が型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。 <https://www.dixcel.co.jp/sx/i.php>

KD^{TYPE}

軽自動車専用の
コスパに優れた
ディスクローター！

Specifically designed for “Kei car” (Japanese 660cc car)



写真は一例です。純正ノーマル品に準じた形状・厚みです。

- ☐ 製品精度は弊社のPDタイプ譲りの高レベル！ ☐ 錆が目立たないようサイド部のみ防錆コーティング
- ☐ ブレーキパッドが馴染みやすい表面研磨加工！ ☐ ローター研磨によりお財布に優しい！新品交換でリフレッシュ！

- The same level of high precision as PD type. ■ Anti-corrosion coating on outer edges and hat walls.
- Cross hatch surface finish for faster breaking-in. ■ More economical and safer than machining old discs.

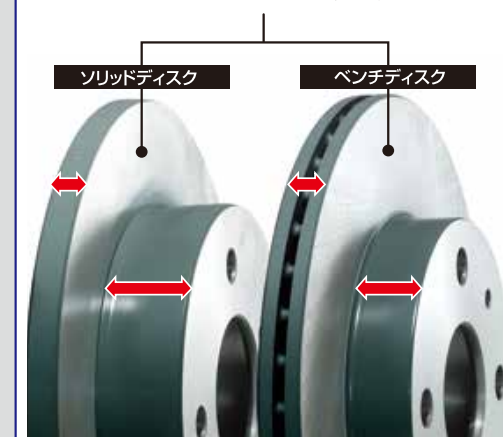
ストリート
Street Use

防錆処理
ANTI-CORROSION

税抜定価(税込)/Price ^K		
軽自動車専用 K-Car	フロントのみ	¥6,100～¥7,800 (¥6,710～¥8,580)

左右2枚1組(L/R set)

ブレーキパッドが馴染みやすい表面研磨



サイド部はしっかり防錆コーティング

KS 軽セット

ブレーキパッド
+
ディスクローターセット

- ☐ 同時交換で“新車並み”の効きが復活！
- ☐ ブレーキパッドとディスクローターのフロント用のセットは約1万円
- ☐ 交換工賃もブレーキパッドとディスクローター同時交換が経済的！

軽自動車用ブレーキパッド
KP

軽自動車用ディスクローター
KD

※詳しくは11ページ

軽自動車用ブレーキパッド+ディスクローター

KS

税抜定価(税込)/Price ^K	
フロント用のみ FRONT	¥9,400～¥11,000 (¥10,340～¥12,100)

Anti-corrosion protection of the discs will not completely prevent corrosion from occurring. Since the discs are made of cast iron, it is impossible to completely prevent corrosion. Please be aware DIXCEL will not offer any exchanges/refunds for corrosion of discs. Sample photo, actual product may vary. Not all products have ventilation fins. Discs are designed to the same specifications as the OEM product.

2PIECE BRAKE DISC ASSEMBLY

2PIECE ディスクローターアッセンブリー

過酷なレーシング
フィールドで実証した
驚異のパフォーマンス!

Race proven performance in severe conditions of endurance racing.



- ☐ ディスクローター、ベルハウジング、ボビンのセット ☐ 純正ディスクローターを無加工で2ピース化することが可能!
☐ それぞれ単品販売もおこなっているので、必要なパーツだけのリペアが可能!

■ Complete package with a disc, bell, and hardware. ■ Can be installed WITHOUT modification for the listed applications ■ Each part may be sold separately to be used as individual replacements

ストリート～スポーツ走行～レース
Street-use ~ High performance-use ~ Race-use

FP **2PIECE**
TYPE
ノンスリット Non-Slotted

ANTI-CORROSION

HEAT TREATED

High Carbon
ハイカーボン

FS **2PIECE**
TYPE
スリット Slotted

ANTI-CORROSION

HEAT TREATED

SLOTTED

High Carbon
ハイカーボン



Technical Report

富士スピードウェイでのテストにおいて、DIXCEL2ピースディスクローター装着のBMW E46 M3をテスト。測定条件は周回数を7LAP、タイムを2分3～4秒台に揃える、という条件での走行結果は…
冷却性能が大幅に向上、周回重ねてもブレーキングが安定する好結果が得られました。

A BMW E46 M3 equipped with DIXCEL 2PIECE brake disc was tested at Fuji Speedway. The testing conditions were under stable lap times around 2'03"-2'04" for seven laps.

The overall cooling performance of the brake discs improved significantly. As a result, stable and consistent braking was possible lap after lap.

キャリパー温度(フロント) Caliper Temperature (FRONT)

1PIECE
241℃

2PIECE
166℃



ローター温度(フロント) Disc Temperature (FRONT)

1PIECE
647℃

2PIECE
557℃



熱処理とは?

熱処理はブレーキの効きを直接的にアップさせるものではなく、ひずみやクラックを発生しにくくさせ、長時間安定した効きを維持させる効果があります。
表面は焦げた色になっておりますが、ひとたび使用するとその焦げた表面はパッドによって削られ、通常の鑄鉄の素地の色に変わります。
表面の色が変化しても内部に与えられた熱処理の効果は変わらず維持されますのでご安心ください。

HEAT TREATED



Heat-treated discs EXPLAINED

The heat treatment does not directly improve brake performance. The heat treatment increases the disc resistance against strains and thermal cracking. It also helps maintain stable brake performance for an extended period of time.
The surface of the heat treated brake discs has a burnt colour. Once it is used, the burnt surface will be removed by the pad, and changes back to the colour of normal cast iron. Please be aware that the effect of the heat treatment of the disc will not disappear even if the surface colour changes.

※防錆コーティングは錆の発生を抑制するもので完全に阻止できるものではありません。ブレーキパッドの当たらない部分も錆びる場合があります。鑄鉄製品である以上、完全防錆は不可能ですので万一錆が発生したとしてもクレーン交換には応じかねますので予めご了承ください。
※ディスクローター画像はイメージカットです。弊社製品全てがベンチレーテッド形状ではなく、ノーマル品と同形状です。
Anti-corrosion protection of the discs will not completely prevent corrosion from occurring. Since the discs are made of cast iron, it is impossible to completely prevent corrosion. Please be aware DIXCEL will not offer any exchanges/refunds for corrosion of discs. Sample photo, actual product may vary. Not all products have ventilation fins. Discs are designed to the same specifications as the OEM product.



▶車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名が型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。https://www.dixcel.co.jp/sx/l/iph

[2ピースディスクローターアッセンブリー] 2 PIECE BRAKE DISC ASSEMBLY

PART Number	DESCRIPTION	TYPE	税抜定価(税込)/1枚 Price/1pc	税抜定価(税込)/2枚1SET Price/2pc 1SET
BMW				
FSBS32528M48R/49L	FS BMW E46 M3	SLIT-12	¥71,000(¥78,100)	¥142,000(¥156,200)
FSBS36030M92R/93L	FS BMW E90/92 M3	SLIT-12	¥82,000(¥90,200)	¥164,000(¥180,400)
FIAT				
FSBS30528F94R/95L	FS ABARTH 695	SLIT-8	¥68,100(¥74,910)	¥136,200(¥149,820)
LEXUS				
FSBS35630T10R/11L	FS GS350 GRL10 F SPORT / RC350 GSC10 F SPORT	CURVE SLIT-8	¥45,000(¥49,500)	¥90,000(¥99,000)
HONDA				
FPBS35032H96R/97L	FP CIVIC TYPE R FL5 Front	NON-SLIT	¥79,500(¥87,450)	¥159,000(¥174,900)
FSBS35032H98R/99L	FS CIVIC TYPE R FL5 Front	SLIT-12	¥79,500(¥87,450)	¥159,000(¥174,900)
MITSUBISHI				
FPBS32032E18R/19L	FP LANCER EVO V～IX Brembo CP9A/CT9A	NON-SLIT	¥53,600(¥58,960)	¥107,200(¥117,920)
FSBS32032E16R/17L	FS LANCER EVO V～IX Brembo CP9A/CT9A	SLIT-12	¥53,600(¥58,960)	¥107,200(¥117,920)
FPBS35032E12R/13L	FP LANCER EVO X Brembo	NON-SLIT	¥70,000(¥77,000)	¥140,000(¥154,000)
FSBS35032E10R/11L	FS LANCER EVO X Brembo	SLIT-12	¥70,000(¥77,000)	¥140,000(¥154,000)
NISSAN				
FSBS38030B26R/27L	FS R35 GT-R 380 x 30 REAR	CURVE SLIT-12	¥60,000(¥66,000)	¥120,000(¥132,000)
FSBS38034B24R/25L	FS R35 GT-R MY07 380x34 FRONT	CURVE SLIT-12	¥68,000(¥74,800)	¥136,000(¥149,600)
FSBS39033B44R/45L	FS R35 GT-R MY11	CURVE SLIT-12	¥80,000(¥88,000)	¥160,000(¥176,000)
FSBS40034B26R/27L	FS 400x34 R35 GT-R MY11 SET	CURVE SLIT-12	¥98,000(¥108,900)	¥198,000(¥217,800)
SUBARU				
FSBS32630W72R/73L	FS IMPREZA GDB/GR/GV*. WRX VAB 4POT Brembo 100/114.3	SLIT-12	¥53,600(¥58,960)	¥107,200(¥117,920)
FSBS32630W72R/73L	FS BRZ (ZC6) GT/Sti Sport (Brembo)	SLIT-12	¥53,600(¥58,960)	¥107,200(¥117,920)
FSBS32630W72R/73L	FS BRZ (ZD8) option Brembo(4pot)	SLIT-12	¥53,600(¥58,960)	¥107,200(¥117,920)
FSBS34032W76R/77L	FS IMPREZA RA-R/R205/S206. WRX S207 6POT Brembo 100/114.3	SLIT-12	¥86,000(¥94,600)	¥172,000(¥189,200)
TOYOTA				
FSBS32630W72R/73L	FS 86 (ZA6) option Brembo(4pot)	SLIT-12	¥53,600(¥58,960)	¥107,200(¥117,920)
FSBS32630W72R/73L	FS GR86 (ZN8) option Brembo(4pot)	SLIT-12	¥53,600(¥58,960)	¥107,200(¥117,920)
FPBS35628T80R/81L	FP GR YARIS GXP16 RZ / GR COROLLA GZEA14H RZ	NON-SLIT	¥48,000(¥52,800)	¥96,000(¥105,600)
FSBS35628T82R/83L	FS GR YARIS GXP16 RZ / GR COROLLA GZEA14H RZ	CURVE SLIT-8	¥48,000(¥52,800)	¥96,000(¥105,600)

※注 GT-Rのリヤベルハウジングはインナードラムを採用しているため、鑄鉄製でカラーはブラックです。※GT-RはハブボルトがM12の仕様です。GT-R NISMOおよびM14換装車は使用できません。

[2ピースディスクローターベルハウジング] BELL FOR 2 PIECE BRAKE DISC

※価格は1枚の価格です。左右セット価格ではございません。Price for the 2 piece disc is for a SINGLE disc (not for a set of discs)

PART Number	DESCRIPTION	税抜定価(税込)/1枚 Price/1pc
MBL121E46M	BMW E46 M3	¥33,800(¥37,180)
MBL121E92M	BMW E90/92 M3	¥33,800(¥37,180)
MBL325R35D ※注	R35 GT-R ALL REAR	¥20,000(¥22,000)
MBL321R35G	R35 GT-R MY07 FRONT	¥31,500(¥34,650)
MBL321B35G11	R35 GT-R MY11 FRONT	¥33,800(¥37,180)
MBL321C35G40	R35 GT-R 400mm FRONT	¥36,000(¥39,600)
MBL331FL5K	CIVIC TYPE-R FL5/FK8	¥36,000(¥39,600)
MBL341CT9A	LANCER EVO V～IX Brembo	¥31,500(¥34,650)
MBL341CZ4A	LANCER EVO X CZ4A [Brembo]	¥31,500(¥34,650)
MBL361GDB21	IMPREZA GDB/GR/GV*. WRX VAB Brembo 100/114.3 HT21	¥31,500(¥34,650)
MBL361S206	IMPREZA RA-R/R205/S206. WRX S207 6POT Brembo 100/114.3	¥36,000(¥39,600)

※注 インナードラムを採用しているため、鑄鉄製でカラーはブラックです。※GT-RはハブボルトがM12の仕様です。GT-R NISMOおよびM14換装車は使用できません。

[ボルトナット類] HARDWARE FOR 2 PIECE BRAKE DISC ROTOR

アウターローターを交換する際、ボルト・ナットは新品をご使用ください。Use new bolts and nuts when replacing the outer discs.

PART Number	DESCRIPTION	税抜定価(税込)/1個 Price/1pc
BT-BB-702	①ボルト(トルクスE10) Bolt (E10 torx)	¥120(¥132)
NT-BB-305	②ナット(フランジ10.4Φ) Nut (Flange Diameter 10.4)	¥120(¥132)
SP-BB-401	③スプリング Spring	¥220(¥242)
SR-BB-501	④ベルスプリング Bell Spring	¥200(¥220)

[ボビン] BOBBINS FOR 2 PIECE BRAKE DISC ROTOR

基本的に交換は不要ですが、損傷及び過度のストレスが掛かった場合は交換してください。Replacement is recommended if the bobbins are warped or damaged.

PART Number	DESCRIPTION	税抜定価(税込)/1個 Price/1pc
BD-BB-101	⑤ボビン(1型) Bobbin (1-type)	¥1,580(¥1,738)
BD-BB-609	⑥ボビン(片刃タイプ・T型) Bobbin (T-type)※	¥1,580(¥1,738)

※ボビン形状には2種類ございます。過去に三菱ランサーエボV～IX Brembo用、スバルインプレッサ(GDB/GR/GV) Brembo用を御購入のお客様で、'補修部品'としてボビンをお買い求めの際は現在使用中のボビン形状を必ずご確認ください。

DIXCEL has 2 different types of bobbins. Before purchasing, please verify which type of bobbin is currently being used.

R35 GT-R 400mmフロントディスクローター/グレードアップキット (MY 11モデル以降専用)

R35 GT-R 400mm DISC / GRADE UP KIT FOR 2011 AND ONWARS MODEL

防錆処理済み

W/ANTI-CORROSION COATING



直径400mmのディスクローターアッセンブリー(ベル組み込み済み)、スペーサーがセットになった"グレードアップキット"です。フロント左右2枚でのセット販売です。
※ノーマルディスクローター径380mmのMY07～10モデル、Version NISMOには装着できません。

The BIG DISC KIT includes pre-assembled 400mm brake disc with bell, caliper spacer bracket. The following parts are included in the kit for both the left and right side of the car.

The kit can not be installed in 2007 to 2010 models with the genuine rotor size of 380mm and version NISMO

2枚1SET価格 Price for a pair of discs (L/R)

MODEL YEAR	DESCRIPTION	SPACER	BOLTS	税抜定価(税込) Price
MY11～ (ノーマル径390mm/OE DISC Diameter: 390mm)	FSBS40034B26R/27L	7mm 2枚 7mm×2pc	(付属無し/純正ノーマル品を流用) NA (OE Bolts are RE-USED)	¥198,000 (¥217,800)

※GT-RはハブボルトがM12の仕様です。GT-R NISMOおよびM14換装車は使用できません。

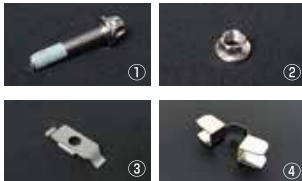


Japanese Cars

国産車用

European&AmericanCars

輸入車用



DOT5.1 EHV

EV/ハイブリッド車に最適化された次世代高性能ブレーキフルードを開発しました。

EV/Hybrid optimized – Next-generation high-performance brake fluid

- ☐ 低電気伝導率と優れた耐腐食性
- ☐ 高いドライ沸点(274℃)とウェット沸点(184℃)
- ☐ 優れた潤滑性能と適切な粘度
 - Low Electrical Conductivity and Strong Corrosion Resistance
 - High Dry Boiling Point (274℃) and Wet Boiling Point (184℃)
 - Excellent Lubricity and Stable Viscosity

仕様 Typical Properties

適合規格: FMVSS 116 DOT5.1 SAE J1704
ISO 4925(Class7)

Meets the following specifications

主成分: エチレングリコール類

Main ingredient: Ethylene glycol derivatives

内容量: 1ℓ

Volume

品番/ 税抜定価 (税込) ¥3,400 (¥3,740)

Part #/ Price BF510EH-10(10本入ケース 10bottles)

⑥ ¥34,000 (¥37,400)

	DIXCEL DOT5.1EHV	ISO 4925 (Class7)
ドライ沸点 Dry boiling point	274℃	260℃以上 over 260℃
ウェット沸点 Wet boiling point	184℃	180℃以上 over 180℃
粘度 (-40℃) Viscosity (-40℃)	690cSt	750cSt以下 under 750cSt
粘度 (100℃) Viscosity (100℃)	2.04cSt	1.5cSt以上 over 1.5cSt
pH	7.6	7~11.5



ストリート用



EV/ハイブリッド車に最適

DOT5.1

ウェット沸点が高く、パフォーマンスが長続き性能と価格のバランスで選ぶなら、DOT5.1

Long lasting reliable performance with a high wet boiling point.
All round brake fluid for street-use with a reasonable price

- ☐ 高いパフォーマンスを維持したままウェット沸点も高く維持
- ☐ パフォーマンスとクオリティを高次元で融合させつつもリーズナブル
- ☐ DOT3、DOT4と同じグリコール系成分がベースなので長期使用も安心
 - Same replacement frequency as the DOT3/4, also being Glycol based fluid.

仕様 Typical Properties

適合規格: FMVSS 116 DOT5.1 & SAE J1704
Meets the following specifications

主成分: エチレングリコール類

Main ingredient: Ethylene glycol derivatives

内容量: 1ℓ

Volume

品番/ 税抜定価 (税込) ¥2,300 (¥2,530)

Part #/ Price BF510-10(10本入ケース 10bottles)

⑥ ¥23,000 (¥25,300)

	DIXCEL DOT5.1	FMVSS規格値 DOT5.1 FMVSS spec
ドライ沸点 Dry boiling point	269℃	260℃以上 over 260℃
Point ウェット沸点 Wet boiling point	187℃	180℃以上 over 180℃
粘度 (-40℃) Viscosity (-40℃)	810cSt	900cSt以下 under 900cSt
粘度 (100℃) Viscosity (100℃)	2.17cSt	1.5cSt以上 over 1.5cSt
pH	7.49	7~11.5



ストリート用

DOT5.1とDOT5は別物です!

DOT5.1とは旧来のシリコンベースのDOT5とは違い、DOT3やDOT4と全く同じグリコール系成分をベースに精製されております。ウェット沸点(長期使用した場合の沸点)が高い点と低温時の粘性(流動性)が優れているのが特徴です。つまりDOT5.1は旧来のDOT5のような吸湿性の高さはなく、頻繁な交換を求められるものではありません。DOT3、DOT4と同様にご使用頂けます。

DOT5.1 and DOT 5 are DIFFERENT!
Unlike a silicone-based DOT5, DOT5.1 is glycol based just like the conventional DOT3/DOT4. It means DOT5.1 does NOT absorb water quickly in the same manner as DOT5 and does NOT require the total changeover of the brake lines or hoses, and can be used just like DOT3/DOT4. In addition, DOT5.1 has a higher boiling point and an excellent Viscosity at low temperatures.

DOT4 LV

DOT4のこれからの新基準!最先端のハイテクABSや連動する電子デバイス付き輸入車に最適

A new standard for DOT4. (LV stands for Low Viscosity) Ideal for the latest cars with the advanced ABS and ESC.

- ☐ 近年のABSや連動する電子デバイス付きの輸入車には、DOT4LV(Class6)規格のブレーキフルードが使用されています
- ☐ センシティブに作動するハイテクABSや連動する電子デバイスには、このDOT4LVがベストマッチ
- ☐ 常温域~低温域まで安定した性能を発揮
 - DOT4LV (Class6) brake fluid is used in the latest car models with electronic programs for braking and vehicle stability such as ABS and ESC.
 - Latest ESC and ABS require quick response of the braking components where DOT4 LV contributes greatly.
 - Stable viscosity at low-to-high ambient temperatures.

仕様 Typical Properties

適合規格: FMVSS 116 DOT4 & SAE J1704
ISO 4925(Class6)

Meets the following specifications

主成分: エチレングリコール類

Main ingredient: Ethylene glycol derivatives

内容量: 1ℓ

Volume

品番/ 税抜定価 (税込) ¥2,100 (¥2,310)

Part #/ Price BF410LV-10(10本入ケース 10bottles)

⑥ ¥21,000 (¥23,100)

	DIXCEL DOT4 LV	ISO 4925 (Class6)
ドライ沸点 Dry boiling point	267℃	250℃以上 over 250℃
ウェット沸点 Wet boiling point	172℃	165℃以上 over 165℃
Point 粘度 (-40℃) Viscosity (-40℃)	675cSt	750cSt以下 under 750cSt
粘度 (100℃) Viscosity (100℃)	2.10cSt	1.5cSt以上 over 1.5cSt
pH	8.53	7~11.5



ストリート用

Low Viscosity
[低粘度]

Class6適合品

[Class6とは] 低温下でもABS等の電子制御装置が安全、確実に作動するよう、低温時の粘度を重視した国際規格です。

About Class6... International standard which places emphasis on viscosity at low temperature to ensure that electronic control devices such as ABS activates safely and certainly even under low temperature condition.

DOT4

ブレーキフルードはブレーキの血液!車検時の交換をおすすめします

Reliable brake fluid is crucial for stable braking performance.
Recommended to change every second year.

- ☐ ブレーキフルードもエンジンオイル同様に劣化する定期交換品です
- ☐ 定期交換することで、ペダルタッチも良好
- ☐ スポーツ走行時のタッチも良好
 - Brake fluid requires regular changes just like engine oil. ■ Regular changes help maintain safety and good pedal touch.
 - Good pedal touch for sporty driving.

仕様 Typical Properties

適合規格: FMVSS 116 DOT4 & SAE J1704
Meets the following specifications

主成分: エチレングリコール類

Main ingredient: Ethylene glycol derivatives

内容量: 1ℓ

Volume

品番/ 税抜定価 (税込) ¥1,980 (¥2,178)

Part #/ Price BF410-10(10本入ケース 10bottles)

⑥ ¥19,800 (¥21,780)

	DIXCEL DOT4	FMVSS規格値 DOT4 FMVSS spec
ドライ沸点 Dry boiling point	273℃	230℃以上 over 230℃
ウェット沸点 Wet boiling point	173℃	155℃以上 over 155℃
粘度 (-40℃) Viscosity (-40℃)	1294cSt	1800cSt以下 under 1800cSt
粘度 (100℃) Viscosity (100℃)	2.37cSt	1.5cSt以上 over 1.5cSt
pH	7.88	7~11.5



ストリート用



用途別おすすめブレーキフルード Suitable area of use

使用場所 Area	フルード Fluid	こんなクルマにおすすめ Suitable for	ストリート(常温) Street (normal temp.)	ストリート(寒冷地) Street (cold temp.)	山道峠道/走行会 Winding road	レース Race	タッチ Pedal touch	税抜定価(税込) Price	容 量 Volume
ストリート Street	DOT5.1 EHV	EV/ハイブリッド車 EV / Hybrid cars	◎	◎	○	×	★	¥3,400 (¥3,740)	1ℓ
	DOT5.1	国産車/輸入車 Japanese cars / Domestic cars	◎	○	○	×	★	¥2,300 (¥2,530)	1ℓ
	DOT4LV	輸入車(最先端のABS/ESP付き車種) Cars with ABC and the latest ESP	◎	◎	△	×	★	¥2,100 (¥2,310)	1ℓ
	DOT4	国産普通車/軽自動車 General Japanese cars / K-cars	◎	△	△	×	★★	¥1,980 (¥2,178)	1ℓ
走行会・サーキット Circuit / Track experience	DUR	ナンバー無し車輛レーシングカー Competition use racing car	×	×	◎	◎	★★★	¥3,300 (¥3,630)	0.5ℓ
	328 Racing	ナンバー付き車輛 Track day use	○	△	◎	○	★★★	¥2,900 (¥3,190)	0.5ℓ



■車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。https://www.dixcel.co.jp/sx/i.php

DUR

レース専用ブレーキフルード

レーシングブレーキフルードの決定版！ レース、サーキット走行にはDUR

Definitive edition of racing brake fluid.Suitable for races and circuit use.

- ☐GT3/4マシン、耐久/スプリントレースでの使用を想定して開発
- ☐高温でもタッチの変化が少なく、安定したブレーキタッチを維持。プロフェッショナルレースに最適です
- ☐ABSとの相性も良く、コーナーでのブレーキング勝負で先陣を争う瞬間でも、安心してライバルをオーバーテイクすることができます
- ☐ドライバビリティに優れているので、その恩恵は「タイム短縮」に貢献

- Formulated for GT3/GT4 Sprint & Endurance races.
- Stable pedal travel and stiff pedal feel under high temperatures supports various top category races.
- Works well with the latest racing ABS and gives confidence in traveling deeper into corners for overtaking.
- Contributes to faster lap time for its exceptional control.



走行会
サーキット用

仕様 Typical Properties

適合規格：FMVSS 規格外 Meets the following specifications：Non standard	
主成分：グリコールエーテル類 Main ingredient：Boric acid ester	
内容量：0.5ℓ Volume	
品番/ 税抜定価 (税込)	RF705-01 (ボトル bottle) ¥3,300 (¥3,630)
Part #/ Price	

	DIXCEL DUR	FMVSS規格値 [参考 DOT5.1] FMVSS spec
ドライ沸点 Dry boiling point	325℃	260℃以上 over 260℃
ウェット沸点 Wet boiling point	211℃	180℃以上 over 180℃
粘度 (-40℃) Viscosity (-40℃)	2436cSt	900cSt以下 under 900cSt
粘度 (100℃) Viscosity (100℃)	2.6cSt	1.5cSt以上 over 1.5cSt
pH	7.2	7～11.5

※マグネシウムの素材とはマッチせず不具合が起こる可能性がありますので、ご使用前に
キャリパー、マスター・シリンダー、その他関係部品の材質をご確認ください。

* DUR brake fluid is not compatible with Magnesium (Mg).
Please ensure Magnesium is not used in brake calipers, brake cylinders or other associated parts.

328 Racing

ストリートからサーキットまでOK！ カッコリしたタッチがお好みの方に

Suitable for street to Circuit use! Consistent firm brake pedal feel.

- ☐DOT4規格をパスした数少ないレーシングフルード。しかも、世界最高レベルのドライ沸点328℃を実現
- ☐DOT4規格だからこそ、ストリートからサーキットまで幅広く使え、しかもメンテナンス性にも優れています。一台の車をレースに、そして街乗りにも最適
- ☐カッコリしたブレーキフィーリングは、一般走行車輛にもピッタリ！

- The dry boiling point (328℃) exceeds the DOT 4 standard ■ 328 Racing fluid is ideal for street and circuit use.



走行会
サーキット用

仕様 Typical Properties

適合規格：FMVSS 116 DOT4 & SAE J1704 Meets the following specifications	
主成分：エチレングリコール類 Main ingredient：Ethylene glycol derivatives	
内容量：0.5ℓ Volume	
品番/ 税抜定価 (税込)	RF328-01 (ボトル bottle) ¥2,900 (¥3,190)
Part #/ Price	RF328-12 (12本入ケース 12bottles) ¥34,800 (¥38,280)

	328 Racing	FMVSS規格値 DOT4 FMVSS spec
ドライ沸点 Dry boiling point	328℃	230℃以上 over 230℃
ウェット沸点 Wet boiling point	204℃	155℃以上 over 155℃
粘度 (-40℃) Viscosity (-40℃)	1698cSt	1800cSt以下 under 1800cSt
粘度 (100℃) Viscosity (100℃)	2.59cSt	1.5cSt以上 over 1.5cSt
pH	7.15	7～11.5



付 属 交換時期を記録するラベル付き

2年に一度の車検時には全量交換（1～1.5ℓ）を行いましょう。
※交換時期はあくまで目安です。使用条件により異なります。
※大抵の車輛は1ℓ必要です。車輛をご確認ください。

Come with Fluid change reminders, Replace the whole amount every two years (1 to 1.5 liters).The date on the reminder sticker is just an indication. The oil change intervals may vary depending on the conditions under which the vehicles are used. Normally 1 liter of brake fluid is needed to replace the whole amount in the brake system. Please refer to the owner's manual of the vehicle.

Brake Temperature Indicator Sticker

キャリパー温度シール

- ☐キャリパーに貼り付けることにより、容易にキャリパー温度の測定が可能
- ☐温度管理を行なうことで事前に異常をキャッチ、熱害によるダメージを最小限に抑制
- ☐測定可能温度は3タイプ
- ☐選択に悩んだら3種類が入った「スターターセット」がお勧め
- ☐一度変色すると元に戻らない不可逆性示温材

- Easily measure the temperature of the brake caliper by applying the sticker directly on the caliper
- Practice proper temperature management to help minimize damage from overheating, and catch irregularities in advance.
- Three types of temperature ranges can be measured.
- If you're unsure, we recommend the "Starter set" that includes all three types.
- Uses a irreversible colour changing material to indicate the maximum temperature reached



※表示温度が230℃を超えるとキャリパーをはじめとするブレーキコンポーネンツに熱害による
ダメージを与える可能性が高くなります。ダクトを設置などの冷却対策をおすすめします。

When the brake caliper temperature exceeds 230℃, heat damage to the brake components becomes a high risk.
When overheating of brakes occur, installation of cooling ducts are recommended to reduce heat

	温度 Temperature	枚数 Number of sheets	品番 Part Number	税抜定価(税込) Price	枚数 Number of sheets	品番 Part Number	税抜定価(税込) Price
B	71-110℃	10枚入り	CTS-B10	¥3,000(¥3,300)	4枚入り	CTS-B04	¥1,600(¥1,760)
C	116-154℃	10枚入り	CTS-C10	¥3,000(¥3,300)	4枚入り	CTS-C04	¥1,600(¥1,760)
F	149-260℃	10枚入り	CTS-F10	¥3,000(¥3,300)	4枚入り	CTS-F04	¥1,600(¥1,760)
STARTER SET	—	—	—	—	B/C/F 3type x 2pcs	CTS-BCF06	¥1,800(¥1,980)



貼付例 Sticker Application Examples



1POTキャリパーの場合
On a 1-Piston Caliper



4POT以上のキャリパーの場合
ディスクローター回転方向に対して、出口側のピ
ストン部分に貼付してください。

On a 4-Piston Caliper
In reference to the forward rotation of the brake disc,
apply thermal sticker over the piston on the exit side
of the caliper.

主な熱害によるダメージ

Wear and Damage from Excessive Heat on Brakes (Thermal Damage)

- ブレーキパッドの早期摩耗
Abnormal / Extreme brake pad wear
- ブレーキキャリパーの開き
Brake Caliper Distortion

これらを防ぐには、ブレーキシステム全体の温度管理が
必要不可欠です。この温度シールで、愛車のブレーキ
キャリパー温度をチェックしてください。

The temperature of the whole brake system should be controlled properly to prevent the above
issues.
Please monitor the temperatures of the calipers by our "Brake Temperature Indicator Stickers".

■「熱 害」例
230℃以上の高温に晒され、劣化して破れてしまったブレーキキャリパー内の「ダストブーツ」
■Thermal Damage Example
The brake caliper was exposed to heat in the excess of 230℃. As a result, the dust boot within the caliper was damaged and
deteriorated.



劣化して破れたダストブーツ
Damaged Dust Boot



新品のダストブーツ
Brand New Dust Boot



◀車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。https://www.dixcel.co.jp/sx/i.php

Brake Pad Grease ブレーキパッド グリース



- ブレーキパッドのバックプレート等に塗布することによりブレーキの鳴きが抑えられ、ピストンシール、ブーツなどの保護が可能です
- 弊社のブレーキパッド1セットに1つ、無償で付属しています (レース用除く)

■ It reduces brake noise and protects seals when applied on the back plate of the pad.

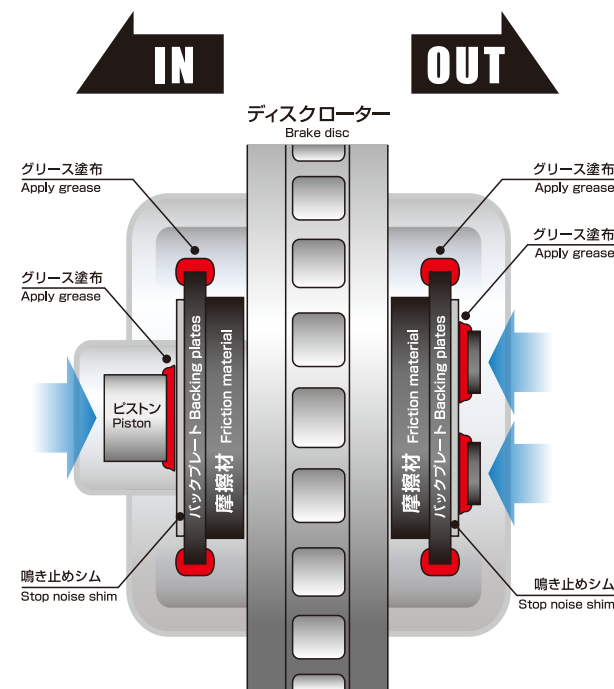
内容量 (Volume)	5ml
品 番 (Part Number)	PG101
税抜定価 (税込) (Price)	¥300 (¥330) ㊞
付属対象パッド (Comes with)	KP/EC/ES/Premium/Mタイプ

- 従来品 (PG101) より鳴き抑制効果が高く、効果も長持ちするグラファイト (黒鉛) 配合のパッドグリースです。
- Z/S/Xタイプ1セットに1つ、無償で付属しています

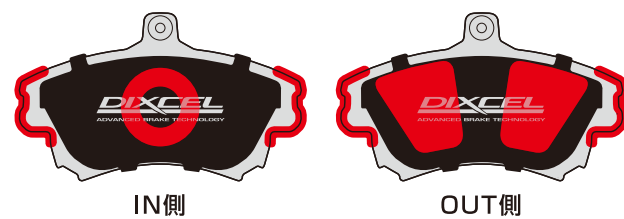
■ Contains graphite which greatly contribute to reducing brake noise and its effect last longer.

内容量 (Volume)	4g
品 番 (Part Number)	LP1652
税抜定価 (税込) (Price)	¥500 (¥550) ㊞
付属対象パッド (Comes with)	Z/S/Xタイプ

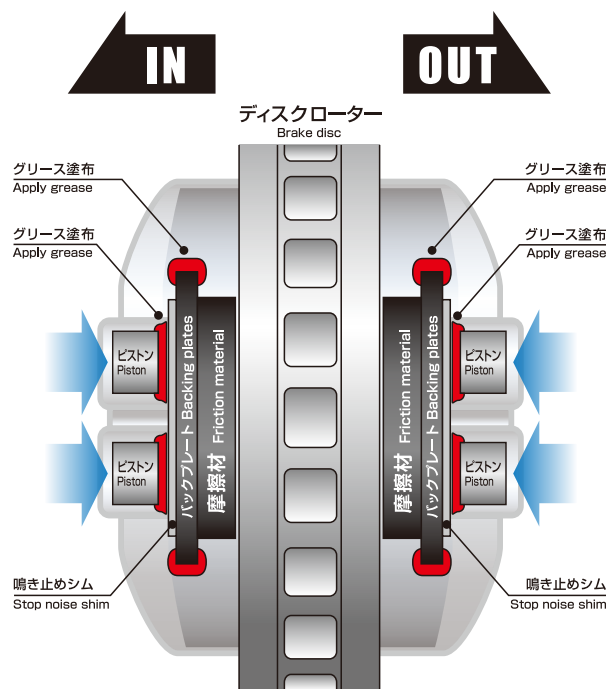
片押しピストンキャリパー



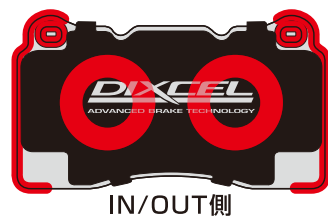
パッド正面から見たグリース塗布範囲



対向ピストンキャリパー



パッド正面から見たグリース塗布範囲



グリースは赤い部分に塗布するのが効果的です

Apply grease to the red area marked in the picture.



◀ 車名ダイレクト検索: お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。 <https://www.dixcel.co.jp/sx/i.php>

Q & A

よくある Q & A



Q ブレーキパッド・ディスクローターの「アタリ付け」方法について Bedding-in procedure

A ■ストリートのみ使用の場合… 組み合わせるブレーキパッドや走行する道路状況によっても異なりますが、一般道で大体300～1,000kmほど必要です。その間、急制動、急ハンドルなど「急」の付く運転は避けてください。また無理矢理、温度を上げるような走行もお控え下さい(ディスクローターをゆがめる原因となります)。つまり、ごく普通の「安全運転」で走行すれば、ストリートでのアタリ付けは完了します。

For Street-use ... To properly complete the bedding-in procedure, please brake gently for 300km-1000km. Please avoid abrupt & sudden braking as much as possible, and avoid aggressive steering input. Please do not excessively raise the brake temperature. The bedding-in procedure is completed when the required distance has been run under these conditions.

■サーキットで使用する場合… 新品のブレーキパッドやディスクローターを装着し、いきなりサーキットを全開で走行すると急激な温度変化でディスクローターにひずみやクラックが発生しやすくなり、このひずみがジャダーの原因となります。新品ディスクローターをサーキットで使用する場合、最初の5分間は全開時の50%ぐらいの踏力でブレーキングを行ないながら走行し、一旦ピットイン。ブレーキペダルを踏まずに最低5分間ぐらいの間隔を空けてその後10分間は70～80%の踏力でブレーキングを行なうよう心がけて走行し、クーリング後、再度ピットイン。ブレーキペダルを踏まずに10分の間隔を空けて次は80%から徐々に100%に近づけるブレーキングを行えばサーキットでのアタリ付けは完了します。ストリート、サーキットいずれの場合も高温のまま停車させず、しっかりとクーリングを行い、停車させることが最も重要です。これを正しく行わないと、ローターに「ヒートスポット」を作ってしまう、ジャダーを引き起こす原因となります。

For Circuit-use ... If discs/pads are not properly bedded-in, full speed driving on the circuit with sudden brake temperature change may cause warping and cracks on the discs which may cause brake judder. To properly complete the bedding-in procedure at the circuit, drive at 50% braking power for five minutes, then pit in & cool for more than five minutes. When in the pits, please make sure to be off the brakes. Next, drive at 70-80% braking power for ten minutes, and then pit in & cool for ten minutes. Finally, gradually increase braking power from 80% to 100% to complete the bedding-in procedure. During the bedding-in procedure, either on the street or circuit, do not stop the vehicle when the brake temperatures are high. Please make sure to fully cool down the brakes before coming to a stop. If the brakes are not cooled down, 'heat spots' make be created on the discs which can be a cause of brake judder.

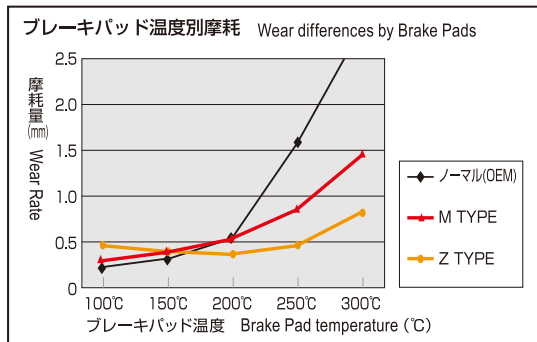
■イメージとしては… 『ブレーキパッドの成分をディスクローターに徐々に乗せる』イメージで、走行距離を重ねてください。中古ディスクローターに新品ブレーキパッドを装着した場合は、直前に使用していたブレーキパッドの成分がディスクローター表面に付着しています。この古いブレーキパッドの成分を一度落とす必要がありますので、研磨を行わない場合はブレーキパッドのあたりが付くまでに時間が掛かることがあります。

The Concept ... The idea is to gradually bedding-in the brakes to create an even transfer layer on the brake disc. A transfer layer is created by depositing the brake pad material on the surface of the brake disc. When using a used brake disc with new brake pads, the bedding-in process may take longer if the used brake discs are not resurfaced to remove the transfer layer from the old brake pad.

Q ブレーキパッドの摩耗について About brake pad wear

A よく「スポーツパッドはノーマルパッドより減りが早い」と言われますが、これは正解でもあり、また間違いでもあるのです。その理由はブレーキパッドの摩耗がその使用温度によって大幅な違いが発生するからです。下記グラフに時速80km/hから0.4Gのブレーキングを温度別に各1,000回行った場合の摩耗量をノーマルパッドとスポーツパッド(Mタイプ・Zタイプ)と比較してみました。下記グラフでお判りの通り、ブレーキパッドの摩耗は使用する温度に対して二次曲線的に比例し、高い温度域で使用するほどその摩耗は激しくなります。ノーマルパッドは、150℃以下での使用ではその摩耗が非常に少ないのに対し、300℃以上での使用ではスポーツパッドの倍以上摩耗することもあります。ただし、ノーマルパッドは300℃以上になるとフェードが始まり、実質的には効力面で使用不可能なレベルに落ちるので、その温度域での激しい摩耗を体感するユーザーも少ないでしょう。スポーツパッドはワインディングやサーキットでよく使用される温度域(250～600℃)での摩耗を重視しているので低温域での摩耗はノーマルパッドより劣っています。結論的にストリートだけで使用の場合、「スポーツパッドはノーマルパッドより減りが早い」と言えますが、ワインディングやサーキットでの使用の場合はノーマルパッドより長持ちし、かつ安全なブレーキングができる優れたものなのです。

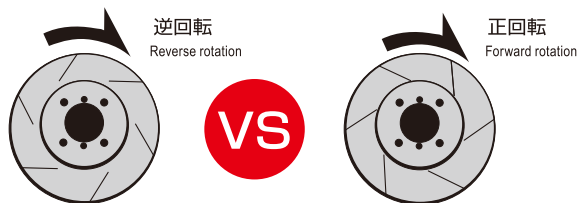
A common thinking is that 'performance pads have faster wear rate compared to OEM pads'. This is neither false or true, since the wear rate can vary. This is because pad wear rate is different depending on the temperature of the brake pads. The graph on the right shows the wear differences of the OEM brake pads to our performance pads; the M and Z type pads. The values are the measurement of pad wear after 0.4G braking from 80km/h, which was repeated 1000 times for each type of pad and each temperature. By looking at the graph, it is easy to see how the pad wear rate increases significantly as the pad temperature rises. OEM pads have a low wear rate when pad temperature is below 150°C, but have a much higher wear rate when the pad temperatures are above 300°C. When pad temperatures reach above 300°C, brake fade occurs for the OEM pads, and become almost useless in terms of braking power. Performance pads are designed for use on race circuits and for street performance, so they are developed to have optimal pad wear rate at temperatures around 250°C～600°C. At lower temperatures, the performance pads will have higher wear rate at lower temperatures when compared to the wear rate of OEM pads at low temperatures. If you are going to use your brake pads for ordinary street use, the statement 'performance pads have faster wear rate compared to OEM pads' will be true. Performance pads are for users who need pads for use on race circuit and for street performance, that last longer, safer, and superior performance compared to the OEM pads.



Q 逆回転・正回転での効果の違いについて The performance difference between forward and reverse rotations.

A どちらの向きで装着してもスリットの効果は生まれるが、逆回転の方が正回転に比べて摩擦係数は高くなります。しかし、その反面パッドの摩耗は逆回転の方が正回転より多くなります。以下、弊社SDタイプの逆回転及び正回転での比較データです。

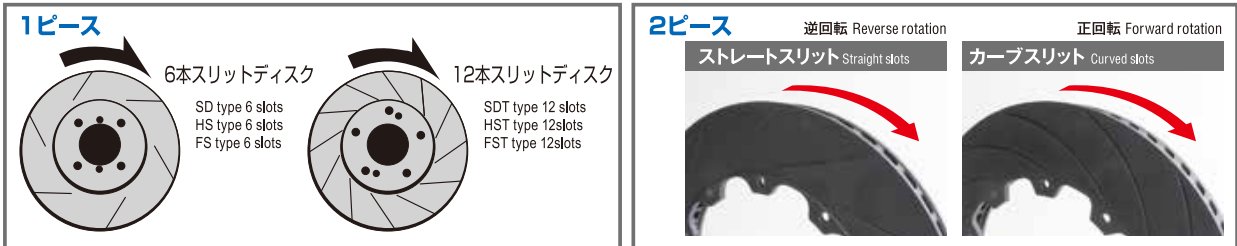
The slots are effective in both forward and reverse rotations. The reverse rotation has a higher friction level compared to forward rotation. But the downside is that the pad wear rate is higher for reverse rotation compared to forward rotation. Please look at the chart below to see the comparison between forward and reverse rotations.



	逆回転での使用 When used with reverse rotation	正回転での使用 When used with forward rotation
摩擦係数 Friction level	20%アップ (up)	15%アップ (up)
ブレーキパッドの摩耗(街中～ワインディング) Pad wear during street-use	30%アップ (up)	25%アップ (up)
ブレーキパッドの摩耗 (サーキット) Pad wear on the race circuit	60%アップ (up)	50%アップ (up)

上記データは弊社Zタイプを街中とサーキット併用で使用した場合を想定したテストデータです。ブレーキパッドの材質によってデータの数値は変わります。また、使用用途によって摩耗値も変わります。弊社ではこれらの特性を踏まえ、高い摩擦係数を発揮できるよう、6本スリットのSD/HS/FSタイプは逆回転を採用。逆に12本スリットのSD/HS/FSタイプは、サーキットでの使用を考慮し、ブレーキパッドのライフを重視する必要があるため正回転を採用しています。
※2ピースローターのスリットタイプは6本、8本あるいは12本スリットですが、正回転ではなく、逆回転でご使用ください。また、1ピースローターでもベンチレーションに左右がある場合、回転方向に指定があり、逆向きの取り付けは冷却効果が悪くなるのでご注意ください。

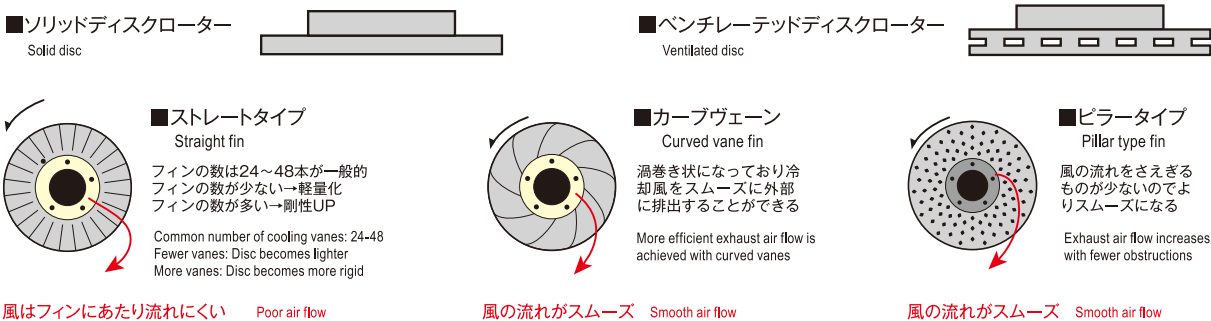
右車軸に取り付けた場合の推奨回転方向 Recommended direction of rotation when installing the disc on the right hand side of vehicle.



Q ディスクローターの形状について The structure and the shape of a brake disc

A ディスクローターの一番メジャーな形状として、「ソリッドディスクローター」と「ベンチレーテッドディスクローター」があります。ベンチレーテッドディスクローターは2枚の鉄板をあわせてような形をしており、その内部に風を通すことにより、効果的にディスクローター自身を冷却することができます。現在の車のフロントブレーキはほとんどがこのタイプで、高性能な車にはリアブレーキにも使われます。さらにベンチレーテッドディスクローターはフィン(柱)の形状に様々な種類があります。ストレートフィンが最も一般的で多くの車に使われていますが、一部の車輦にはカーブヴェーンやピラータイプが採用されています。ディスクローターはそのサイズや使われる車輦、用途によって様々な形状が使われているのです。

The two most popular types of brake discs are solid and ventilated discs. Ventilated discs have cooling vanes between the braking surfaces which allows air to flow through, and has a cooling effect on the disc. More cars are becoming equipped with ventilated disc on the front brakes, and high-performance cars have ventilated discs on the front & rear.



その他、ブレーキに関するうんちくは…

ディクセル うんちく

検索



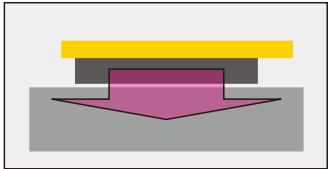
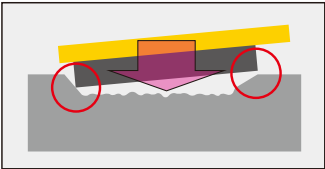
※車名ダイレクト検索:お車の適合、在庫の検索は左のQRコードを読み取るか、右記URLへアクセスしてください。車名か型式を入力するだけで、簡単に検索ができます。https://www.dixcel.co.jp/sx/l.php

よくある Q & A

Q ブレーキパッドとディスクローターは同時交換する方がよい? Should I exchange brake pads and discs at the same time?

A よく受ける質問ですが、当然同時交換が望ましいです。
ただし、新車時のノーマルパッドの性能が不満でブレーキパッドをグレードアップさせる場合など、ディスクローターが全く摩耗していない状態では交換する必要はありません。逆にディスクローターが減っている状態(ディスクローター表面がレコード盤のようであったり、あるいは角が立っているような状態)であれば、必ず交換する必要があります。ディスクローターの摺動面(パッドの当たる箇所)の外側、内側をご覧ください。角が立っているのが、確認できるかと思います。簡単にイラストにすると下の通りになります。

角が立った状態になるとパッドは赤い○で囲んだ部分のみで接触します。この場合、もちろん効きも悪くブレーキ鳴きも発生しやすくなります。制動力はブレーキパッド、ディスクローターのふたつで生み出すものです。どちらか一方でも万全な状態でなければ、本来の性能は発揮されません。



やはりブレーキパッドとディスクローターが平面同士である新品状態の方が面圧を得られやすく100%の性能を発揮しやすいです。
ブレーキパッドかディスクローターを中古で使うと、その減り方のクセが新品にも移ってしまい、鳴きの要因の一つにもなります。

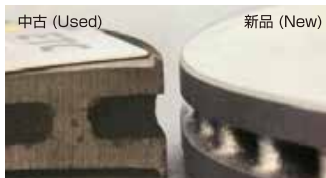
Is it better to change the brake pads and brake discs at the same time?
This is one of the most frequently asked questions. The answer is YES.
For example, the brake discs do not need to be changed if the car is relatively new and there is still a lot of disc life left. They absolutely need to be changed if the discs are unevenly worn or badly scored.
Take a look at the braking surface of the discs. There are ridges on the edges of the braking surfaces. The following is a simple illustration.

The points that are circled in RED are only points that the brake pad is in contact with the braking surface of the brake disc. If the brakes are in this condition, the braking power is obviously reduced, and it can even cause brake noise.
Braking force is created by the brake pad and brake disc. If one of the two are not in optimal condition, the actual braking potential cannot be achieved.

As is to be expected, surface pressure is easier to achieve for 100% performance when both the pads and discs are flat and in new condition.
If an old pad or disc is used, the unevenness is passed on to the new part and can also cause noise.

Q ディスクローター交換の目安は? What is the standard for disc replacement?

A フロントの場合、おおよそ片側1mm(総厚で2mm)、リヤの場合で片側0.5mm~0.75mm(総厚で1~1.5mm)が一般的です。
摩耗限界値(Min Thickness)は、「MIN TH○○」と刻印されています。摩耗限界値は品番によって異なりますのでご注意ください。なお当社のSDタイプのフロントはスリット溝の深さがおおよそ0.75mmです。そのため、スリットの溝がなくなる頃がディスクローターの交換時期の目安です。またお手持ちのクレジットカードやETCカードの厚みが0.8mmですので、その厚み分の段差があれば交換時期といえます。



左はETCカードと段差を比較した写真
※ ETCカードの厚みは0.8mm。

Left : Comparing level difference with ETC card thickness
※ ETC cards are 0.8mm thick.

In the front, it's around 1mm wear on one side (total thickness of 2mm), and in the rear, it's 0.5mm-0.75mm wear on one side (total thickness of 1mm-1.5mm).
The minimum thickness (wear limit) is stamped and shown as "MIN TH xx." Note that the minimum thickness varies depending on the part number.
For our SD type front disc, the slit depth is around 0.75mm. As such, when the slit disappears, that means it's time to replace the disc.

Also, credit cards and ETC cards are 0.8mm thick.
If there's a level difference of that thickness, it's time to replace the disc.

Q ブレーキフルードとは? What is brake fluid?

A ブレーキフルードは油圧で作動するブレーキシステムで使用されるオイルのことです。ペダルで踏んだ力をブレーキキャリパーを介してブレーキパッドへ伝達する重要な役目を果たしています。
つまり**最良のブレーキシステムを装着していても、その踏力を伝達するブレーキフルードが最良でなかったり、劣化しているとそのブレーキの性能を100%発揮することはできません。**

Brake fluid is a hydraulic fluid used in brake systems.
It plays a critical role in transmitting the force applied on the brake pedal to the brake calipers, which then press the brake pads against the rotors.
In other words, even if a vehicle is equipped with a high-performance braking system, the brakes cannot deliver their full potential if the brake fluid that transfers the pedal force is low-quality or has degraded.



▲ ブレーキフルードの概念

Q ブレーキフルードのDOTとは? What "DOT" Means in Brake Fluid

A 日本のJIS規格のようなもので、アメリカの交通省(Department of Transportation)の略です。このD.O.Tで設定されているFMVSS基準(Federal Motor Vehicle Safety Standard/米国自動車安全基準)において、様々な項目からブレーキフルードを以下のように規格分類しています。

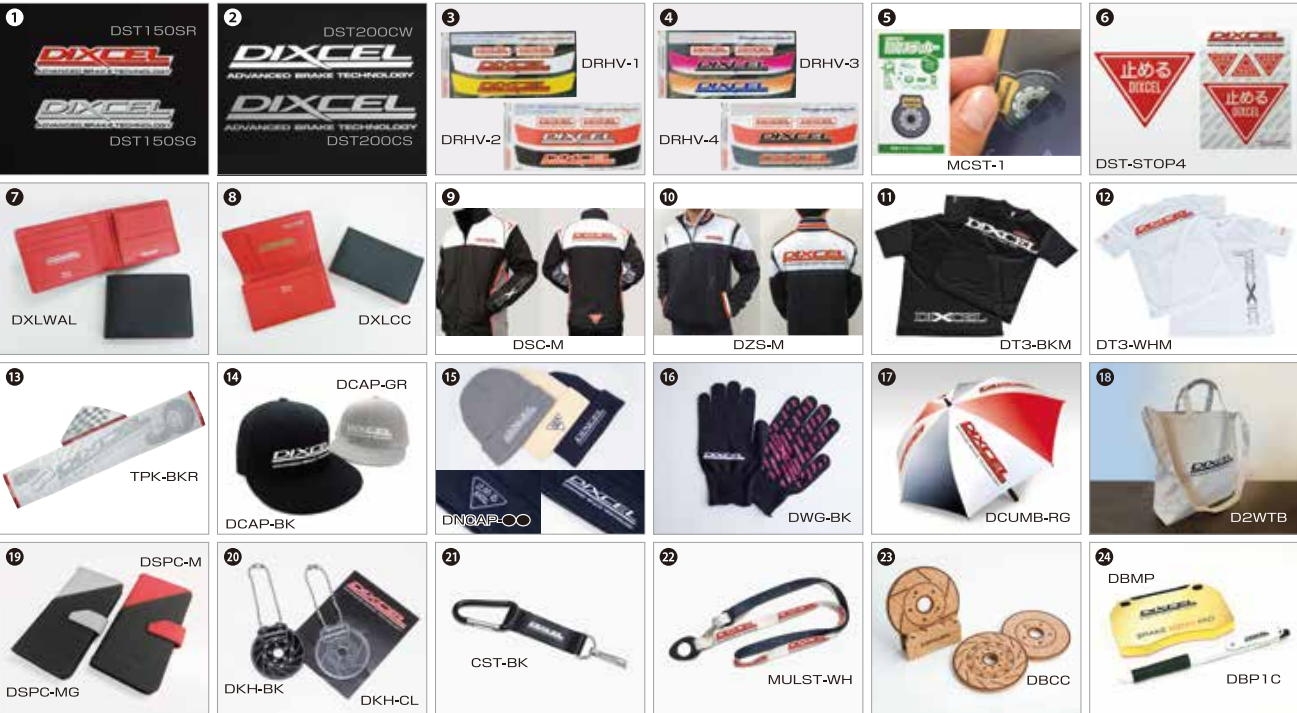
Similar to JIS standards in Japan, "DOT" is a standard that refers to the Department of Transportation in the United States.
Under the FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards) established by the DOT, brake fluids are classified into several grades based on specific performance requirements, as shown below.

基 準	主 成分	ドライ沸点	ウェット沸点	粘度(100℃)	粘度(-40℃)	ph値
DOT 3	グリコール	205℃以上	140℃以上	1.5cSt以上	1500cSt以下	7.0-11.5
DOT 4	グリコール	230℃以上	155℃以上	1.5cSt以上	1800cSt以下	7.0-11.5
DOT 5.1	グリコール	260℃以上	180℃以上	1.5cSt以上	900cSt以下	7.0-11.5
DOT 5	シリコン	260℃以上	180℃以上	1.5cSt以上	900cSt以下	7.0-11.5

●ドライ沸点...吸湿率 0%時の沸点。新品時の沸点です。●ウェット沸点...吸湿率 3.7%時の沸点。1~2年間使用後の沸点です。●粘度...ブレーキフルードの流動性を示す数値。数値が大きいと固くなり流動が悪くなります。低温時でこの数値が高いとABSの作動性に悪影響を及ぼします。●pH値...酸性/アルカリ性を表す数値。7.0以下ですと酸性度が強くなり、周辺部品の腐食を促進します。

[DOT6は存在しません]ISO4925(Class6)に該当するFMVSS基準(DOT)は今のところ定められていません。

ORIGINAL GOODS



	種 別	品 番	画像	仕様/カラー/サイズ	税抜定価(税込)(Price)
ステッカー (抜型) STICKER (DIE CUT)	ステッカー (抜型) STICKER (DIE CUT)	DST150SG	①	シートタイプ / グレー[GREY]W150x33	¥200(¥220) ㊦
		DST150SR	①	シートタイプ / レッド[RED]W150x33	
		DST300SG		シートタイプ / グレー[GREY]W300x68	¥600(¥660) ㊦
		DST300SR		シートタイプ / レッド[RED]W300x68	
	DST200CR		レッド[RED]W200x38	¥800(¥880) ㊦	
	DST200CK		ブラック[BLACK]W200x38		
	DST200CW	㊦	ホワイト[WHITE]W200x38		
	DST200CS	㊦	シルバー[SILVER]W200x38		
	DST260CR		レッド[RED]W260x50	¥1,000(¥1,100) ㊦	
	DST260CK		ブラック[BLACK]W260x50		
	DST260CW		ホワイト[WHITE]W260x50		
	DST260CS		シルバー[SILVER]W260x50		
	DST380CR		レッド[RED]W380x72	¥1,600(¥1,760) ㊦	
	DST380CK		ブラック[BLACK]W380x72		
	DST380CW		ホワイト[WHITE]W380x72		
	DST580CR		レッド[RED]W580x100		
	DST580CK		ブラック[BLACK]W580x100	¥2,600(¥2,860) ㊦	
	DST580CW		ホワイト[WHITE]W580x100		
	ヘルメットバイザーステッカー HELMET VISOR STICKER (for ARAI helmets)	DRHV-1	㊦	ホワイト&イエロー [WHITE & YELLOW]	¥2,000(¥2,200) ㊦
		DRHV-2	㊦	レッド&ブラック [RED & BLACK]	
		DRHV-3	㊦	ピンク&オレンジ[PINK & ORANGE]	
		DRHV-4	㊦	レッド&グレー [RED & GREY]	
モバイルクリーンステッカー / MOBILE CLEAN STICKER	MCST-1	㊦	PAD&ROTOR	¥200(¥220) ㊦	
止めるステッカー / STOP STICKER	DST-STOP4	㊦	反射/三角止める [Reflection] W108x144	¥1,000(¥1,100) ㊦	
財布 / WALLET	DXLWAL	㊦	ブラック&レッド[BLACK & RED]	¥10,000(¥11,000) ㊦	
カードケース / CARD CASE	DXLCC	㊦	ブラック&レッド[BLACK & RED]	¥6,800(¥7,480) ㊦	
シェルコート / SHELL COAT ※在庫限り/Only Stock	DSC-M	㊦	Mサイズ[SIZE:M]	¥15,000(¥16,500) ㊦	
	DSC-L		Lサイズ[SIZE:L]		
	DSC-XL		XLサイズ[SIZE:XL]		
	DZS-M	㊦	Mサイズ[SIZE:M]		
	DZS-L		Lサイズ[SIZE:L]	¥9,800(¥10,780) ㊦	
	DT3-BKM	㊦	ブラック Mサイズ[BLACK SIZE:M]		
	DT3-BKL		ブラック Lサイズ[BLACK SIZE:L]	¥2,600(¥2,860) ㊦	
	DT3-WHM	㊦	ホワイト Mサイズ[WHITE SIZE:M]		
	DT3-WHL		ホワイト Lサイズ[WHITE SIZE:L]		
	TPK-BKR	㊦	ブラック&レッドライン[BLACK & RED LINE]		
キャップ / BASEBALL CAP	DCAP-BK	㊦	ブラック[BLACK]	¥2,600(¥2,860) ㊦	
DCAP-GR	㊦	グレー[GREY]			
ニットキャップ / BEANIE	DNCAP-NV	㊦	ネイビー[NAVY]	¥2,400(¥2,640) ㊦	
	DNCAP-GR	㊦	グレー[GREY]		
	DNCAP-OW	㊦	オフホワイト[OFF WHITE]		
	DWG-BK	㊦	ブラック [BLACK]		
軍手 / WORK GLOVES	DWP130		ワッペン(小) [SMALL]W130x32	¥400(¥440) ㊦	
ワッペン / BADGE / PATCH	DWP300		ワッペン(大) [LARGE]W300x74	¥1,000(¥1,100) ㊦	
サーキットパラソル / CIRCUIT UMBRELLA	DCUMB-RG	㊦	レッド&グレー[RED & GREY] Φ1250	¥3,000(¥3,300) ㊦	
2WAYトートバック / 2 WAY TOTE BAG	D2WTB	㊦	430X350X90(W×H×D)	¥6,000(¥6,600) ㊦	
その他	スマホケース / SMARTPHONE CASE ※在庫限り/ Only Stock	DSPC-M	㊦	ブラック&レッド[BLACK & RED] 150×70×8mm以内のスマホ	¥2,800(¥3,080) ㊦
		DSPC-MG	㊦	ブラック&グレー[BLACK & GREY] 150×70×8mm以内のスマホ	
		DSPC-L		ブラック&レッド[BLACK & RED] 160×85×8mm以内のスマホ	
		DSPC-LG		ブラック&グレー[BLACK & GREY] 160×85×8mm以内のスマホ	
	キーホルダー / KEY CHAIN	DKH-CL	㊦	クリアー[CLEAR]	¥1,000(¥1,100) ㊦
	DKH-BK	㊦	ブラック[BLACK]		
	カラビナストラップ / CARABINER STRAP	CST-BK	㊦	ブラック[BLACK]	¥1,200(¥1,320) ㊦
	マルチストラップ / MULTI STRAP	MULT-WH	㊦	ホワイト[WHITE]	
	ブレーキコルクコースター / COASTER	DBCC	㊦	ブレーキ型コルク製コースター[BRAKE CORK COASTER]	¥1,200(¥1,320) ㊦
	ボールペン / PEN	DBP1C	㊦	ブラック[BLACK]	¥200(¥220) ㊦
メモパッド / MEMO PAD	DBMP	㊦	パッドと見パッド[MEMO PAD]	¥200(¥220) ㊦	