

REVSPEED

レブスピード12月号 | 2019年10月26日発売 (毎月26日発売)

特別価格
1100円

佐々木雅弘ドラテク教本 50歳オーバーでも習得できる 速さの稼ぎ方

ブレーキの余裕とルックスを高める キャリパー&ローターに 投資せよ!

「効き過ぎ」を避ける
有効セッティングとは!?



阪口良平 vs 阪口晴南
高次元荷重コントロール術
in TSタカタサーキット

明確過ぎる進化を体感! BRIDEのZETAとZIEGが新世代のIVへ



ZETA IV 堤優威インプレッション

キツキツではないのにホールド性が高い

純正3点式シートベルトでのサーキット走行でも、ホールド性の高さを十分に味わうことができるだろう。自身、従来モデルのZETA IIIを86 Racingで使っているの、それとの比較になるが、肩幅が狭まった分、ステアリング操作中の肩がシートから離れにくくなり、フィット感が高まった。IIIでも剛性に不満はなかったが、IVはそれよりも確実に高まっている。走行時の安心感は格段に増すだろう。腰や腿のあたりはキツキツじゃないのが好きだけど、IIIと変わらず、脚の自由も利いて、ちょうどいい感じ。背中をまっすぐに、やや寝かせ気味で座れるZETAシリーズの特徴を継承していて、ベストなポジションが取りやすく、低いアイポイントが得やすい。乗降の際に擦れやすい箇所にレザーが奢られたのも◎。カーボン柄の帯が前面にあるのもスリムに見えてカッコいい。



ZETA IV 岩岡万梨恵インプレッション

起こしてオプション併用が◎だった

シートバックの4分割クッションが背中にフィットして安心感がある。肩や脇、あばら、腿のホールド性が高く、腰は緩いイメージ。最初は堤選手と同じ前側真ん中/後ろ側いちばん下の取り付け位置で座ったが、ステアリングが遠かったの、いずれもいちばん下の取り付け位置を試した。それにオプション設定されるハイポジションアジャストパッドとH型ランバークッションを加えたら、いい感じのポジションになった。このレポートが小柄な人の参考になれば幸い。

アラミド補強が全周にわたり、捩れ/曲げ剛性ともに大幅アップ。尻部のシェル形状が見直され、ブレーキ時のサブマリン現象を抑える



86 (ZN6)



NDロードスター



ZIEG IV 堤優威インプレッション

ゆったりでもホールド性を稼ぐ

こちらら剛性の高さとローポジションなのは瞬時にわかる。大柄な人に好まれるシートなので、僕の場合は肩が広めに感じ、全体にゆったり座れて、乗り降りがラクだった。なのに、ブレーキでは前に身体が動かず、座面の形状などによってホールド性を稼いでいるのがわかる。背中の上のほうがまるまって、ヘルメットを被ると、視線が下を向いてしまう感じだったが、背が高い人にとっては、低く座れて猫背にもならず、頭上のクリアランスも稼げて、ちょうどよくなると思う。



ハイポジションアジャストパッド



H型ランバークッション

サーキット走行ユーザーに最も愛されてきたZETAシリーズと大柄な人に好評のZIEGシリーズがそれぞれIIIからIVに世代交代! まもなくリリースされるそれらの最新作を堤 優威、岩岡万梨恵が試乗チェック 明らかな違いは大幅な剛性アップだ!

ZETA IV

- ▶ グラデーションロゴ
FRP……………9万5000円
アラミド……………14万5000円
- ▶ レッド ▶ ブラック
FRP……………9万2000円
アラミド……………14万2000円



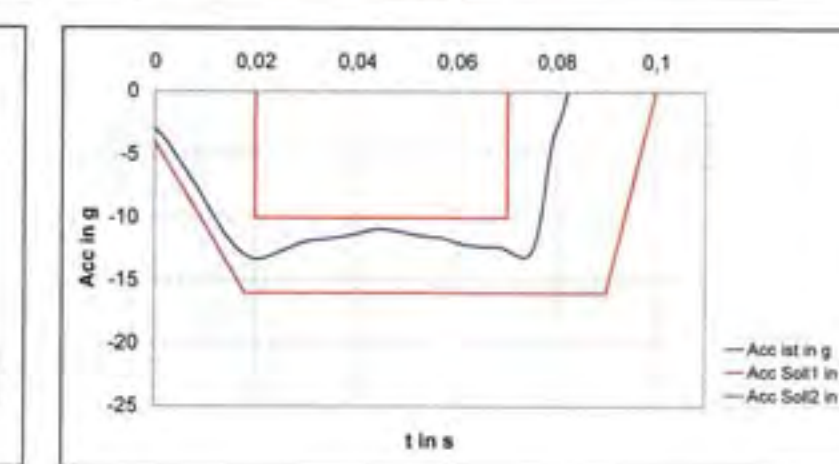
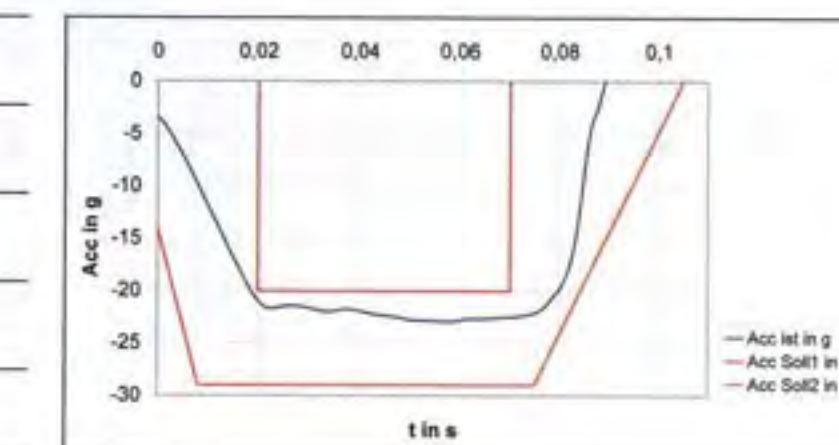
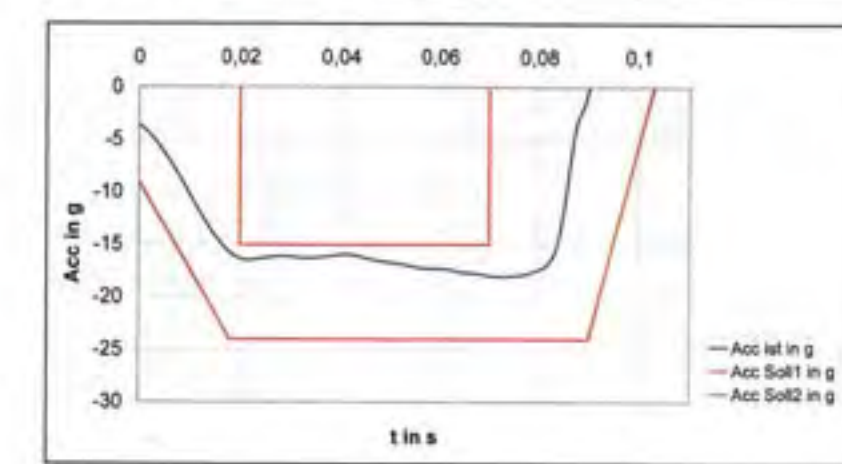
ZIEG IV

- ▶ グラデーションロゴ
FRP……………10万8000円
アラミド……………15万8000円
- ▶ レッド ▶ ブラック
FRP……………10万5000円
アラミド……………15万5000円



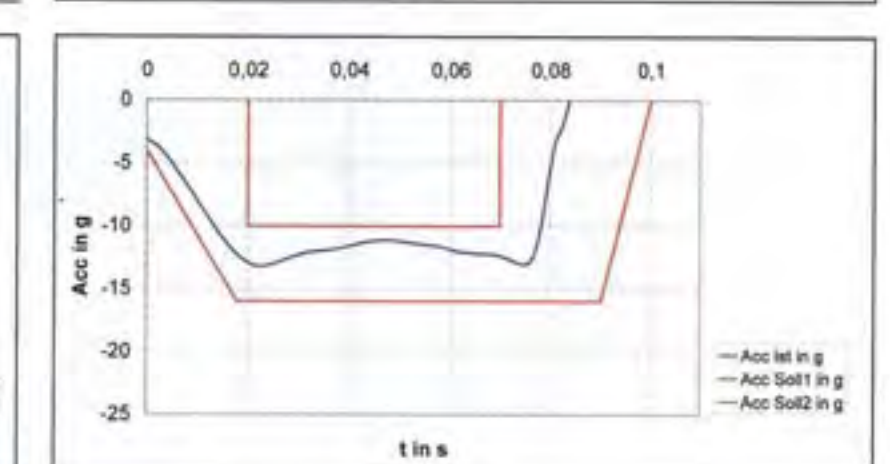
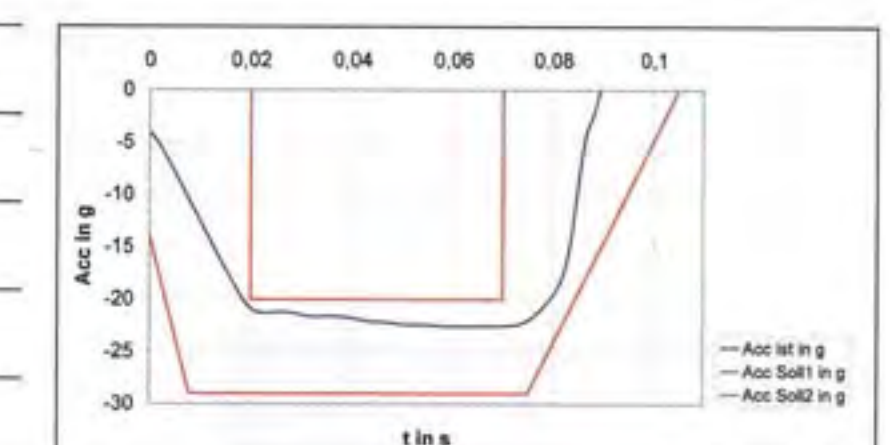
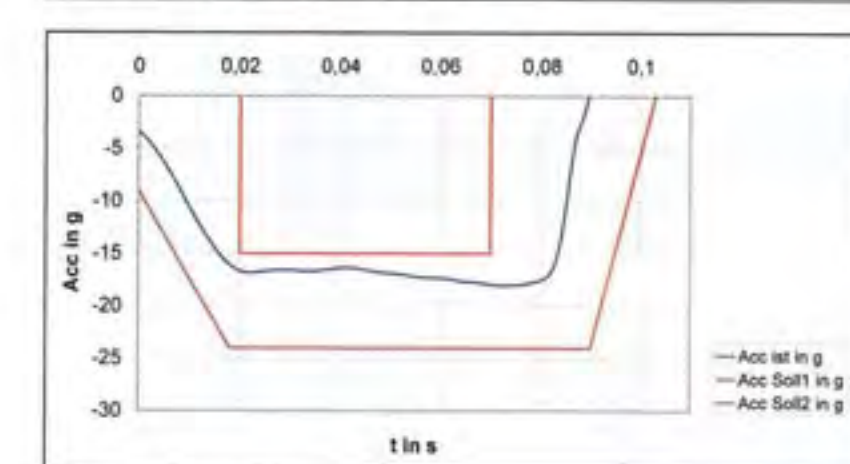
FIA認証試験 ZETA IV

FRPシェル衝撃波形
【右】後突20G
【下】側突15G
【右下】後突10G



FIA認証試験 ZIEG IV

FRPシェル衝撃波形
【右】後突20G
【下】側突15G
【右下】後突10G



イチからの正常進化 サブマリン現象を抑える
フルモデルチェンジとなるZETA IVとZIEG IV。すでにFIA認証試験(タミー人形を乗せて、後突20G↓側突15G↓後突10Gの衝撃に耐える)をクリアし、他のモデル同様、国際格式の競技で使えるシートになっている。
いずれも、低いポジションが得られるローマックス仕様(シートはIVが初めて)で、室内が狭いクルマにも入るように肩幅もコンパクトにつくられている。
シートバックのベルト穴を大きくし、それに合わせたヘッドレストの輪郭に。アラミド補強を一部ではなく帯で全周に施し、15%の剛性アップを果たしている。それだけで、5%の軽量化も凄い。
肩甲骨、背筋のホールド性を高め、尻部のシェル形状を見直すことで、ブレーキ時に身体が前方に滑る「サブマリン現象」を抑えている。また、乗降の際に擦れやすい部分にレザーを張っているのも特筆すべきポイントだ。
ZIEG IVはIIタイプBRのホールド性をそのままに、肘の干渉を緩和。ローポジションと低いアイポイントにも磨きを掛ける。
発売前のそれらを堤優威選手と岩岡万梨恵選手がチェック。剛性をはじめ、細部にわたる進化を次のページでレポートする。