

REVSPEED

レブスピード11月号 | 2021年9月25日発売(奇数月26日発売) 特別価格 1430円

TOYOTA スポーツ + 新型BRZ

走りを研ぎ澄ます
チューニング最前線

1981-2011

あの頃の名車ヒストリー

佐々木雅弘がSUGOで探る
GR Supra / GR Yaris
爽快チューンの可能性

澤 圭太 タイム短縮 特効ドラテク
+ 鈴鹿サーキット攻略の大ヒント集

MCR 小林真一に聞く『チューナーの仕事』

新型M3 / M4 Competition 鈴鹿 / 岡山国際

阪口良平 ZC6 BRZのATを楽しむ提案

S2000 × 谷川達也 真夏の鈴鹿タイムアタック

特別付録DVD

映像6本

別音声

木下みつひろ
深堀り解説

ZC33S スィフトスポーツ

再熱

さまざまな
再検証と
アップデート

次期ADVAN NEOVAの事前情報も!?
最新ハイグリップラジアル
実力診断+選び方と使い方

BRIDE



フルバケット3種・リクライニング機構付き3種を装着テスト
シート最新ラインアップを
ZD8 BRZで試す

先代ZN6 / ZC6と同じシートレールで、基本的には同じシートが装着できるがそれぞれのシートごとに、あれこれ細かいところまで、チェックしていきたい



GIAS III

リクライニング機構付き新世代モデルの ホールド最強モデルもすんなり収まる

まもなく発売となるリクライニング機構付きバケット新世代モデルの第二弾。先に発売されている STRADIA III と同じく、剛性がアップしている。小型化されたレバー式のリクライニングデバイスが使いやすくなって、バックラッシュ（遊び）も限りなく0に近づいている。STRADIA III より、乗り降りはしづらいが、腿から肩にかけてのホールド性に優れる。とくに肩を側面から支える形状が◎。そして、総幅は同じなので、新型 BRZ にも余裕で備えられるのだ

着座・重量センサーにより
助手席は今回、お預け

9月初旬に納車された、ブレーキメーカーACREのZD8 BRZが今回の取材車両。新しいBRZ（おそらく86も）は助手席に着座センサーと重量センサーが備わっていて、そのキャンセラーが必要。BRIDEもそれは掌握していて、この日も対応を試みたが、すぐに手懐けられる代物ではなく、今回は運転席のみのフィッティングとなった。キャンセラーは新たに開発されることになるだろう。

先代ZC6と新型ZD8はシートレールが共有で、基本的に先代に装着できたシートとシートレールは新型にも装着できる。とはいえ、もともと86 / BRZは前席周辺の空間が広いので、BRIDEのラインアップでは、ほとんどのシートがすっぽり収まる。

さて、今回、用意されたのは、フルバケットがZETA IV、XEROVS、同CSで、リクライニング機構付きバケットがSTRADIA IIIと発売前のGIAS III。そして、コンフォート系のリクライニングシリーズはEUROSTEER IIという計6脚だ。

レールはフルバケットにLFを、リクライニング系にROを使用。いずれも、それらのシートとの組み合わせでは、ハンドルセンサーとローポジションが得られる。



GIAS III

肩と腿のホールドはやみつき

サイドサポートの張り出しによって、STRADIA IIIと比べると、乗り降りはちょっとしづらいが、座ってしまえば、腿、腰、脇、そして、肩のホールド感に安心する。脇の張り出しは腕の動きに干渉しづらい形状で、シフトやハンドルの操作は阻害されにくい。そして、何といてもありがたいのは肩を側面から包み込むショルダーサポート。背後からは圧迫されず、肩を深く沈められるのがうれしい。前後方向に干渉する箇所はなく、かなり前までスライドできる。



STRADIA III

ドライビングポジションが自在に取りやすい

乗り降りはZETA IVやXERO VSなどよりもラク。普段乗りを重視するなら最適といえるだろう。腿のサポートは物足りないかもしれないが、腰や脇、肩のホールド性が高く、5点式以上のハーネスを備えれば、サーキット走行にもしっかり対応できる。リクライニング機構とスライド量の多さにより、GIAS III同様、ドラポジを細かく合わせやすい。レールはLFも使えるが、ROでもハンドルセンターが得られ、スライダー間の幅も広いので、LFを選ぶ理由がない。



ZETA IV

オールマイティに使えるフルバケット

今回のフルバケットの中では最も乗降性に優れ、すべてにおいて無難。シートバックは寝かせ気味のストレートで、背筋をまっすぐにして、シートバックに体重を預けて座るイメージ。リラックスでできるため、スポーツ走行にも長距離移動にも適している。先代同様、このクルマではステアリングが遠くなるくらいが少しあるかもしれない。それは、XERO VSでも感じた次第だ。こちらも前後方向に干渉する箇所はなく、かなり前までスライドできる。



EUROSTER II

着座位置は高いが、小柄な人には合う

リフト機構で上下に40mm可動できるが、いちばん下げた状態でのフィッティングレポート。まず、今回のシートの中では乗り降りが抜群にしやすい。しかし、着座位置は高く、純正から35mmアップとなる。YZレールでは10mmアップにとどめることができるが、その場合、ハンドルセンターはドア側に10mmオフセットされることになる。もっとも、この着座位置とアイポイントの高さは小柄な人に重宝される。こちらも干渉せず、かなり前までスライドできた。



XERO CS

座ってしまえば抜群の包まれ感

乗り降りはしづらいが、座ってしまえば、ずっと乗っていられる座り心地のよさだ。着座位置は低く、しかし、背中上部が直立している関係で、アイポイントは低過ぎない。また、ハンドルが近くなる恩恵もある。頭部後方にはクリアランスがあり、HANSがちょうどそこに逃げてくれる。肩は窮屈ではないのにホールド感がある。サーキットで使うなら、やはりこれだろう。センタートンネルとの隙間にも余裕があり、レールはかなり前までスライドさせることができる。



XERO VS

秘められた高性能

ZETA IVと同じくらいの乗降性だが、こちらのほうが、ちょっと沈み込んで座る感じ。ヘッドガードの有無も影響しているかもしれないが、その着座位置の10mmぐらいの違いが、安心感を増幅させる。そう話したところ、VSは形状的な都合で、シートバックの厚みを増して、剛性を高めているという。それが、背中がZETA IV以上にシャキッと伸びる印象に寄与しているようだ。腿の両サイドは浅いが、それでも全体で十分なホールド性を確保している。



おかげさまで、
ブリッドは40周年。

ブリッドのスーパーセミバケットシート of フラッグシップモデル、ガイアスⅢ。
ディープなホールド、高速G対応をコンセプトに
16年ぶりのフルモデルチェンジ。
2021年晩秋、発売予定。

GAIA SⅢ

より深いショルダーサポート&ニーサポートで、ドライバーを優しく受け止め、ホールド性と快適性を飛躍的に進化させた
ストリート最強のスーパーセミバケットシート・ガイアスⅢ、ご期待ください。



Low Max
BRIDE
SUPER SEMI BUCKET SEAT
(特許取得)

B

BRIDE SUPER SEAT
BRIDE CO., LTD.

ブリッド株式会社 BRIDE CO., LTD.
ブリッド株式会社の登録商標です。

〒476-0015 愛知県東海市東海町1丁目11番1号 電話:(052)689-2611 ファクス:(052)689-2612

ブリッドの最新情報は、こちら! <http://bride-jp.com>

