

2026
6
JUNE

プレイドライブ

MOTORSPORT MAGAZINE
PLAYDRIVE

全日本ジムカーナ選手権で BEVが初優勝!



2026年全日本ダートトライアル選手権

ベテランの決意

北村和浩/大西康弘

好評連載コラム

鎌田卓麻(ラリー&ダートトライアル)
保井隆宏(ラリー)
ヒラさんのWRCよもやま話

全日本ダートトライアル選手権Nクラス
開幕戦でいきなり1-2位独占

GR YARIS

エアロパフォーマンスパッケージは
なぜ速い!?

“世界基準”を追求した意欲作

BRIDE初のFIA規格8855-2021取得モデル

HYPER II

PLAYDRIVE RECOMMEND

Text: YASUI Takahiro(保井隆宏)

オートバックスグループ×BRIDEの コラボレーションモデル 「ZETA IV ブラックロゴ」



BRIDEからオートバックスグループ限定販売の「ZETA IV ブラックロゴFIA無しモデル」が新登場。ベースはBRIDEのフラッグシップモデル ZETA IVのFRP製シルバーシェルで、カラーバリエーションはブラックロゴの一色展開、また、国内の保安基準には適合しているが、FIAの認証ラベルは無しとしたことで、シート本来の性能は高水準を維持しつつコストを極限まで下げたお手頃価格のフルバケット

シートとした。本格的な競技には参戦しないけど、サーキット走行やスポーツ走行をより安全に楽しみたいという方、フルバケットシートを試してみたいけど価格が高くてなかなか手が出せなかったという方に最適なモデルとなっている。また、座部と背部のシートクッションに現在は生産されていないブラックロゴがこのモデル限定で復刻採用されているのも特徴のひとつだ。

■価格:「ZETA IV ブラックロゴ」10万9780円(税込)

■URL: <https://bride-jp.com/>■問: <https://bride-jp.com/contact/> (BRIDEお問合せページ)

“世界基準”を 追求した意欲作

BRIDE初のFIA規格8855-2021取得モデル HYPERII

ブリッドのシートづくりのこだわりと
ドライバーファーストの思いが詰まった
日本人体型に合う最新の
FIA規格取得モデルHYPERIIが本格デビュー
国際格式のモータースポーツでの活躍に期待が掛かる!

Text: YASUI Takahiro (保井隆宏)
Photo: PLAYDRIVE (編集部)、BRIDE



2 1
3

■ FIA8855-1999に代わる新たな規格として導入されたFIA8855-2021は、FIAシート規格の最高レベルであるFIA8862-2009が約70Gの減加速を想定した試験をクリアしなければならないのに対し、その60%である42Gを達成する。1999はシート単体の規格だったが、2021はシート+シートマウントの組み合わせで公認取得となるため、マウント、ブラケット類を自作して装着することは不可。■ドライバーの運転のしやすさという部分を妥協することはできず、他メーカーでは実現できなかったバックレストの角度をつけることに成功

FIAのシート規格

「ここで少し、FIAのシート規格についておさらいしておくと、現在最も高い強度と耐衝撃性、安全性が必要とされるのがFIA8862・2009（以下2009）という規格で、これは世界選手権などトップレベルのサーキットレースやWRCなどで使用されており、強度テストはシートマウントと一体で判定される。その2009規格に匹敵するレベルの安全性や強度を有しつつも、ドライバーも使用できるような安価に設定した規格が2021。そして、現在販売されているFIA公認競技用バケットシートのなかで最も多い1999は、形式上今年で終了となる規格で、競技力カテゴリーや車両によっては猶予期間や特任が出されているものもあるが、基本的にはFIAの冠がついた国際格式の競技では来年以降この規格のシートは使用できず、2021へと変更される予定となっている。

新たなFIA規格に対応

今年の東京オートサロンで大々的に発表となったブリッド初となるFIA8855・2021取得モデルの「HYPERII（ハイパー・ツー）」。競技専用モデルで販売価格が税込で77万円と、国内のモータースポーツシーンではおなじみのZETTAシリーズやXEROシリーズといったブリッドを代表するフルバケットシートの倍以上するこのシートは、こういった経緯で誕生したのだろうか？ブリッドの製造部長・大田直彦氏に話を聞いた。

「まず、FIA8855・1999（以下1999）というのはだいたい前のモデル、ジータⅢから取得を開始して、その後もいろいろなシートで試験をとおして、現在のZETTAⅣやXEROシリーズでも取得して販売を続けてきました。この1999というのは、言わばナンバー付きの車両にも使えるFIA公認のフルバケットシートで、FIA格式のラリーやレースなどに参戦するユーザーから広く支持されてきました。その後、FIA8855・2021（以下2021）という新しい規格ができましたんですが、その情報を私たちがキャッチした時にはすでにヨーロッパのシートメーカーはこの2021

国内外で活躍するBRIDEシート



今年のダカールラリーで実践投入されていたHYPER II。チームランドクルーザー・トヨタオートボデーはブリッドシートを長く使用しているパートナーのひとつだ。



全日本ラリーのJN-5クラスに参戦している小川剛もチームブリッドのひとり。ターマックでもグラベルでも常に上位争いに加わる実力者だ。



全日本ダートトライアルのNクラスでブリッドカラーを纏ったGRヤリスを駆る岸山信之。昨年は念願のシリーズチャンピオンを獲得した。



全日本ジムカーナのPN5クラスを戦う津川信次はキャリア35年以上の大ベテラン。A2クラス時代からBRIDEシートを愛用するヘビーユーザー。

ったとしても人命を確保するというのが優先順位のトップであり、例えばF1のAFPIHaloもドライバーの視界を大きく阻害しているが、重大な事故が起こった際は頭部への甚大な損傷を防止することを目的としている。シートも同様に、アクシデントが起こった際にシートが壊れず人命を確保するための強度が優先されているため、その要件を満たそうとするおのずとシート形状も限られてしまうということだろう。

ブリッドの信念

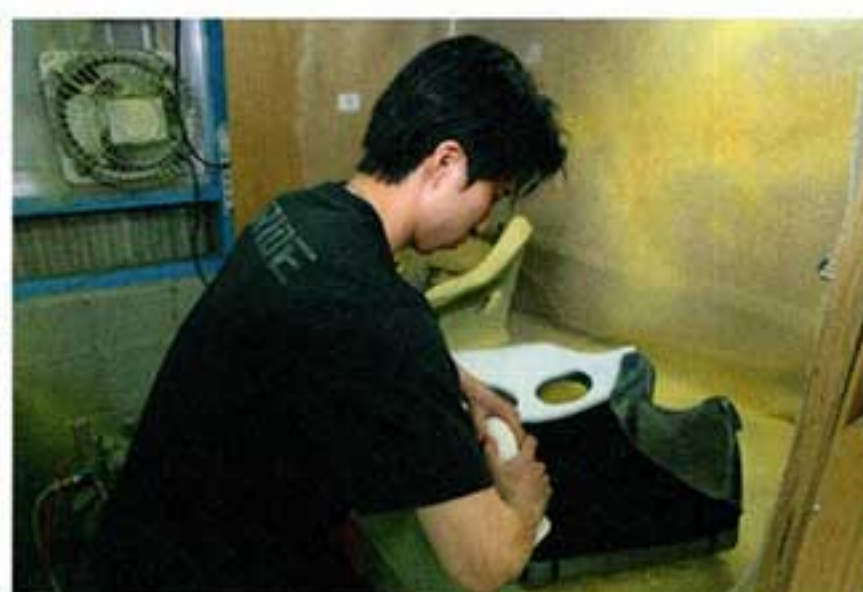
「やはりブリッドとしてはドライバー目線として使いやすいシートでなければならぬという信念があったので、FIAが求める強度や安全性というのをしっかりと確保しつつ、そのなかでドライバーが運転しやすい形状というのを試行錯誤しました。一般的にクルマのシートはバックレストが110度前後の角度が運転しやすいとされているのですが、バックレストを寝かせるとどうしてもFIAの求める強度を満たせなくなってしまう。そのため、他のメーカーは強度的に最も強い90度の角度にしていたんだと思います。実際、我々も最初に作ったモデルはFIAの試験に落ちました。でも、我々としてはそこは絶対に妥協したくない部分

厳しいFIA基準のなか「日本人体型」にこだわりました

ブリッドの製造責任者の大田直彦氏は、新モデルの開発からシートチューニングまでマルチにこなす。ドライバーファーストの使いやすいシートを常に追求している。



現在のブリッドシートの1999規格取得モデルは、適度な剛性感と適度な柔軟性の両方を兼ね備えた理想形のシートになっているとのこと。



高品質のシートを安定して提供するため、次世代の若い職人に技術を継承し続けているブリッド。妥協なきモノづくりの信念がそこにある。



ブリッドでは創業以来メイド・イン・ジャパンにこだわり続け、すべてのシート製造行程を国内で職人がひとつずつ丁寧に仕上げている。

だったので、バックレストを寝かせつつ、材料の厚さを変えることで強度を確保することにしました。多少の重量増にはなりましたが、やはりドライバーファーストの思いの方が勝りました」
こうして、これまで他メーカーが2021規格では成し得なかったシート形状を実現し、ハイパーIIとして発売に漕ぎつけることとなった。このシートはすでに今年のダカールラリーでトヨタ車体のチームランドクルーザー・トヨタオートボデーの三浦昂選手が駆るマシンに装着され実戦導入されている。14日間にも及ぶ長丁場のラリーで、ドライバーを支え続けた。
「ブリッドは、昔から日本人体型にこだわっていて、それは今も変わりません。ハイパーIIももちろん例外ではなく、多少寸法の幅というのは持つて作られています。それはどちらかというと横方向の寸法で、座面の長さとか背もたれの長さやシヨルダの位置は、日本人の標準的な体型に合うように作っています」
あくまでも、日本人選手が国際格式のレースやラリーなどさまざまなカテゴリーで戦う上でより安全に、そのうえで運転しやすく疲れにくいよう作られたシートが、この「ハイパーII」だ。

「2021規格のシートを作るにあたり、他メーカーの2021規格のシートが装着されている車両に乗ったことがあるレーシングドライバーの方々にいろいろ話を聞いたんですが、『とてもじゃないけど座れたもんじゃない』『まともなドライビングポジションが取れない』というような意見をいただいたんです。それで、本腰を入れて2021規格のことをいろいろと調べたんですが、ほかのメーカーのシート形状やFIAの資料などを確認していろいろと照らし合わせていくと、規格どおりにシートを作ろうとすると、各部の寸法や強度などの基準をクリアしなければならぬため、最終的にいきつく形状が限られ、ほぼ同じ形状になるということに気づいたんです。この形状というのは、例えば運転しやすいとかドライビングポジションがとりやすいといったようなドライバー目線ではなく、あくまでも耐衝撃性能や高剛性を確保するための形状だったんです。そのため、バックレストの形状が最も強度が強い直角に近くなり、まるで固いベンチに座って左右から強く圧迫されながら運転するようなポジションになってしまうんです」
FIAの安全装備に関するルールの傾向としては、最悪の事態が起こ