AT仕様のGR86 Cup Car Basicにいち早く試乗！

2026年9月10日発行・発売（3・6・9・12月の毎10日発行・発売）
第18巻4号通巻105号
ザッカー | 86&BRZマガジン

XaCAR 86&BRZ magazine

AMW
AUTO MESSE WEB

053
2026 Autumn
［10月号］

［特集］
モアパワーを手に入れろ！
過給器の魅力
TURBO & SUPER CHARGER

「アプライドF」は何が違うのか？

XaCAR MEETING
岡山／群馬／十勝

BRIDE注目の最新シート群！ワイドモデルから上質モデルまで

BRIDE

㊐ブリッド　☎052-689-2611　https://brideseats.com/

写真●芝 修

進化するブリッド最新シート3選！

モータースポーツからストリートまで、絶大な支持を集めるブリッドから、注目の最新シート群が登場した。

まずは大柄なドライバーやフルバケット入門者に好評を博している『ニュルマン』。先行発売されたヌグレモデルに続き、待望のスタンダードカラーである、ブラックおよびレッドのカラー展開（ロゴ色違い含む）が加わった。上質素材ヌグレモデルに対して、若干価格が抑えられるというのも魅力だ。

通常モデルのジータⅣのような、一般的なフルバケットシートと異なり、サイドサポートの立ち上がりを滑らかに低く設計し、腰まわりの内



ブラック



レッド

快適性と広さを両立！待望の赤と黒のニュルマン登場

NURMAN

23万3200～24万4200円（グラデーションロゴ、ブラックロゴ、ブラック、レッド）

大柄なドライバーやフルバケット入門者から高い評価を得ているブリッドの『NURMAN』。先行登場したヌグレモデルに続き、待望のスタンダードなブラックとレッドのカラー展開（ロゴ色違い含む）が新たにラインアップされた。最大の特長はサイドサポートの立ち上がりを低く滑らかにし、腰まわりの内寸を極限まで拡大した設計だ。標準幅（395㎜固定）のシートレールに対応する外寸となっており、GR86／86／BRZの車内にも干渉せずスムーズに装着可能だ。締め付け感を抑えた広い座面と優れた乗降性を両立しており、ストリートメインで気軽に使いたいユーザーや、初めてフルバケットシートを導入するオーナーにとって、間違いなく最適な選択肢となるだろう。







ZIEG IV WIDE CLASSIC(右)はZIEG IV CLASSIC(左)をベースに30㎜ワイドにしたデザインだがワイドのショルダー部は削ぎ落として干渉を避けている

深いホールド感と走りの質感を高める逸品登場!

ZIEG IV CLASSIC | ZIEG IV WIDE CLASSIC

17万8200円 | 18万9200円

独特のラウンドした背もたれ形状で、根強い人気を誇るブリッドのZIEG IVシリーズ。フォーミュラカー感覚の低い目線と、背中全体でクルマの挙動を感じ取れる深いホールド感が最大の魅力になっている。ファンの熱い要望を受け、マイナーチェンジモデルとして登場したのが『ZIEG IV CLASSIC』および『ZIEG IV WIDE CLASSIC』だ。クラシックロゴの刺繍や小ぶりなベルトホールを採用し、インテリアに馴染むクラシカルな装いへと刷新された。さらに背面にハーフカバーを標準装備することで、後席のあるGR86／86／BRZでもバックプロテクターなしで保安基準に適合。30㎜幅広なWIDEは肩幅や体の大きなドライバーにも最適な選択肢になるだろう。



手前がZIEG IV WIDE CLASSICで、奥がZIEG IV CLASSIC。ZIEG IV WIDE CLASSICは腿部が緩やかにデザインされていて乗降性が良い



ZIEG IV WIDE CLASSICは、ZIEG IV CLASSICよりも30㎜ワイドになっている。大柄な人が無理なく座ることができる

シックロゴの採用や、ベルトホールサイズの変更に加え、背面にハーフカバーを備えることで、後席のある車両でもバックプロテクターなしで保安基準に適合する仕様へと進化を遂げた。ワイドモデルは肩幅の広いドライバーにもフィットする。

そして、上質素材〝ヌグレ®〟を採用した『ユーロスターⅡ・ヌグレ(仮称)』。ユーロスターⅡをベースに、ヌグレシリーズを象徴する流麗なステッチで洗練されたデザインとなっている。本製品を含めヌグレシリーズは7種類（フルバケ2種、セミバケ2種、リクライニング3種）、リクライニングがラインアップとなり、用途に応じてモデルを選ぶことが可能となった。上質な車内空間を求める方に朗報と言えるだろう。



ZIEG IV CLASSIC



ZIEG IV WIDE CLASSIC

EUROSTER II NUGRAIN (仮称)

洗練されたシート『ヌグレ』で完成する上質車内空間

EUROSTER II NUGRAIN (仮称)

近日発売

上質素材ヌグレ®を表皮に採用したブリッドのヌグレシリーズ。シックな装いで話題を集めている。その一角を飾る新モデルとして『EUROSTERⅡ NUGRAIN (仮称)』が登場予定だ。これでヌグレシリーズは7種類のラインアップが揃い、ひとつの区切りを迎える。

ベースとなるのは快適性に定評のあるユーロスターⅡだが、細部の意匠線を少し削ぎ落とすことで、よりシンプルでスッキリとした表情に仕上げられた。

また、ヌグレシリーズを象徴する流麗なステッチもモデルによっては追加されるなど、まったくの共通デザインではなく、シート形状に合わせて変更している点にも拘りが伺える。

ヘルメット装着を配慮した脱着式パッドでの対応

今年9月から、シートに関する道路運送車両の保安基準（法規）が改正・施行される。ヨーロッパに端を発する最新の安全基準を踏襲したもので、主な変更点は「シートバック（背もたれ）の高さ要件」および「乗員の頭部とヘッドレスト（頭部保護部分）とのクリアランス（隙間）要件」の厳格化だ。具体的には、着座姿勢における頭部後方との隙間を45㎜以下に収めることが求められるなど、むち打ち症等の被害を軽減するための基準がよりシビアになった。

ではGR86／86／BRZは、この新法規に該当するのだろうか。結論から言えば、すでに登録済みの既存車両（既存ユーザー）や、9月以前に型式指定を受けた車両に対して今回の改正が遡及して適用されることは基本的にない。したがって、現在すでにブリッド製シートを装着して楽しんでいるオーナーが、9月を迎えたからといって即座に保安基準不適合となるわけではないので安心してほしい。

しかし、9月以降に新たに登録される車両や、車検時における検査員の判断においては、この新基準への適合が問われるケースが出てくる可能性がある。ブリッドのバケットシートは、ヘルメットを着用したサーキット走行でも頭部が圧迫されないよう、あらかじめ頭部後方にゆとりを持たせた設計となっているものが多い。そのため、シート本体の背高基準はクリアしているシートがほとんどだが、頭部とのクリアランス要件（45㎜以下）で引っかかる可能性が生じるのだ。

そこでブリッドでは対応策として、後付け可能な「ヘッドパッド（仮称）」を追加展開することが決まった。シート自体を大幅に設計変更するのではなく、装着・脱着が容易なパッドをオプション設定することで、法規改正へのクリアとサーキットでの利便性を両立させたのだ。

今回用意されるパッドは、ベルトホール（ハーネス穴）の有無やシート形状に合わせて固定方法を変えた2種類。これにより、同社の多様なシートラインアップに対応する。なお、すでに販売されている「ラクパッド」などの既存のパッド類でもクリアランス要件を補うことが可能なため、必ずしも今回の新製品でなければ対応できないわけではない点も頭に入れておいてほしい。

ストリート走行や車検時にはこのパッドを装着して保安基準を満たし、ヘルメットを被るサーキット走行時にはサッと取り外す。ユーザーの用途に応じたこの柔軟な選択肢こそ、スポーツシートメーカーのブリッドならではの回答と言える。

当面はオプション品としての販売となり、カラーもシンプルなブラックのみだが、今後はカラーなどを増やすことを検討していくという。すべてのユーザーに一律装着を強制してコストアップを招くのではなく、必要なユーザーに必要なソリューションを届ける。法規制が厳しくなる時代にあっても、ブリッドは走る楽しさと安全の両立を力強くサポートしていく。

保安基準改正とブリッドの選択
後付けヘッドパッドがもたらす安心

BRIDE HEAD PAD

（仮）近日発売



ベルトホール固定タイプ

ベルトホールがあるタイプのシートには、こちらのベルトホール固定タイプを用意。2本のベルトでヘッドパッドを固定する





背面ベルト固定タイプ

ベルトホールが存在しないシートは、背面に用意された2本の紐と横方向にある紐を十字に固定する。正直、苦肉の策という感じは否めないが、これで新たな法規に対応する



写真は、GRヤリス（後期型）、ヤリス（後期型用）

レールの新たな選択肢「HRタイプ」の真価

ブリッドから、既存の概念を覆す次世代シートレール「HR（High-Spec Racing）タイプ」が登場した。まず前提として理解しておきたいのは、このHRタイプは、従来の定番モデルである「FOタイプ」や「LFタイプ」を淘汰するものではなく、サーキット走行やモータースポーツなどで「コンマ1秒」をシビアに削りにいくドライバーのために開発されたハイエンドモデルであり、既存モデルと並行して販売されるという点だ。フルバケットシートを導入する上での新な選択肢として、よりダイレクトな操作感と高い剛性を求めるドライバーに向けた特化型プロダクトとして追加されたモデルなのだ。

溶接を排除した構造革新がもたらす「ガタ精度ゼロ」と、極上のスライドフィーリングが得られる。従来のシートレールは、スライダー部分に車種別の脚（ステー）を溶接して製造するのが一般的。しかし、熟練の職人が施工しても溶接時の熱歪みを完全にゼロにすることは難しい。これがわずかなスライドの渋さや、コンマ数ミリ単位の微細なガタ（遊び）を生む要因となっていたのだ。

今回登場したHRタイプ最大の特徴は、このスライダー部の溶接プロセスを完全に廃止し、リベット留めおよびボルト留めによるハイブリッド接合構造を採用した点にある。熱歪みが一切発生しないため、スライダーのクリアランスは極限まで均一化。レバーを引けばシルクのようにスムーズに滑り、ロックすれば車体フレームの一部と化したかのように微動だにしない圧倒的な結合剛性を実現している。

また、ロック機構には、左右独立のダブルレバー方式（FGタイプと同様の構造）を採用。両側でガッチリとシートを保持することで、コーナリング時の強烈な横Gに対しても一切のブレを許さない。

この最高峰レールHRタイプは、第1弾としてGRヤリス用（前後期・左右席）が先行リリースされたが、GR86／86／BRZファンにとっても大きな朗報がある。続く第2弾としてGR86／86／BRZ用がリリースとなったのだ。

GR86／86／BRZは、素直なハンドリングとリニアな車両挙動が魅力のピュアスポーツだからこそ、シートポジションや固定剛性がドライバーに与えるインフォメーションの精度は極めて重要となる。HRタイプを装着することで、シートを通した車体との一体感は格段に高まり、限界域でのマシンコントロールがより明確かつ容易になるはずだ。

「HRタイプがもたらす走りの変化は、例えるならエンジンマウントのブッシュをゴムからピロボールに変えるようなもの」と開発陣は語る。結合部のアソビが徹底的に排除された結果、路面のデコボコやタイトなコーナリングでのタイヤの限界状態が、一切のタイムラグなくダイレクトにドライバーの腰へと伝わってくるようになる。つまり、ストリート中心の街乗りでは路面の入力がダイレクトに伝わるため、ややハードに感じるようになる場面もあるかもしれない。しかし、サーキットを攻め込む場面においては「タイヤが今、路面とどうコンタクトしているか」の全情報が正確に把握でき、スライドの予兆を瞬時に察知してカウンターステアを当てられるという絶大なメリットに変わる。

「街乗りも快適に楽しみたい日常使い派」にはしなやかさを併せ持つ既存のFO／LFタイプが寄り添い、「サーキットでのタイムアップとダイレクト感を追求したい走攻派」にはこのHRタイプが最高の武器となる。ブリッドが提供する新たな選択肢「HRタイプ」。GR86／86／BRZのポテンシャルを極限まで引き出したいアタック派ドライバーなら、絶対に注目しておくべき逸品だ。



写真は、GRヤリス(前期型)、ヤリス(前期型)、ヤリスカップカー、GRカローラ用になる

サーキットでコンマ1秒を削るための「新世代ハイ・クオリティ・レール」誕生！

BRIDE High-Spec Racing

HRタイプ

4万9500円（適合：GRヤリス、ヤリス、ヤリスカップカー、GRカローラ、GR86、TOYOTA 86、BRZなど）



写真左が既存レールのLF、写真右が新製品のHRになる。HRは左右分割式なのでFGと似ているが製造方法や細部の設計に最新のテクノロジーが投入されている