XaCAR 特別編集
2026年8月31日発行 CARTOP MOOK

GR-FOUR magazine

GR YARIS | GR COROLLA | LBX MORIZO RR



vol.02

[GR-FOURマガジン]
GR-FOUR3台の情報が満載

GRMN COROLLA
ついに姿を現した究極のカローラ

特別な2台のGRヤリス | MORIZO RR & Sébastien Ogier



WRC
GRヤリスで今シーズン2勝の
勝田貴元選手インタビュー

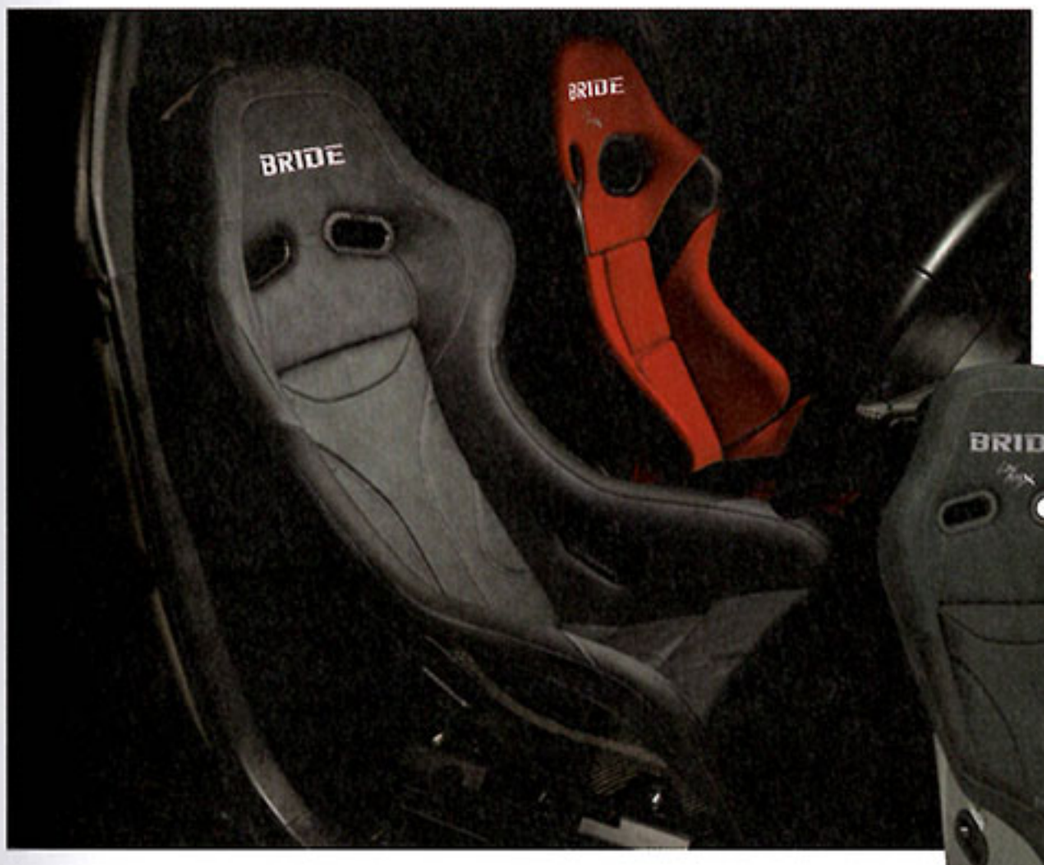
大人気のヌグレシリーズ より上質な仕様へと進化

「BRIDE」が放つ、新世代のマテリアル「ヌグレ（NUGRAIN®）」シリーズ。アキレス社と共同開発した革新的な高触感表皮材は、スポーツ走行に求められる絶対的なホールド性と、欧州プレミアムカーのようなラグジュアリーな質感を極めて高い次元で融合させたシートになっている。

「ヌグレ（NUGRAIN®）」最大の強みは、本革ヌバックを思わせるしっとりとした極上の手触りにある。優れたホールド力を備えつつ、合成皮革（PVC）ならではのイージーケア性を実現。雨濡れや汚れにも強く、日常使いからサーキット走行までハードに使い倒せる。シックなチャコールグレーの色彩は、GR車両のコクピットに極上の落ち着きと高級感をもたらす。

これまでは、快適仕様の「エルゴスター・ヌグレ」、ホールド性と利便性を両立した「ストラディアⅢヌグレ」、長距離を支える「ストリームス・クルーズ・ヌグレ」が発売されている。さらに、今後発表が予定されているモデルとして「ガイアスⅢヌグレ」や「ヌグレ」、「ニュルマン・ヌグレ」などがスタンバイしている。

また、さらなる上質を求めて今後発売されるヌグレシリーズのシェルモデル（背面の素材が見えるモデル。ストラディアⅢ、ガイアスⅢ、ジータⅣシリーズ）は、シェルの素材を最高峰の「カーボン製シェル」へと統一されることになった。従来のFRPから劇的な進化を遂げることで、走りのポテンシャル、高剛性、そして圧倒的なステイタス性を極限まで



BRIDE | SPECIAL TUNING & CUSTOM PARTS

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

進化するブリッドの新境地！ 大人の走りを変える「ヌグレシリーズ」

写真◉芝 修

ZETAⅣ NUGRAIN
近日発売

※単品の写真は試作品。量産品はBRIDEロゴのみでシンプル、かつカーボン製シェルを採用してよりシックな装いに変更となる

高めている。

これに伴い、デザイン面でも大人のプレミアム仕様への微調整が施された。従来の「LOW MAX」ロゴをあえて廃止し、シートに刺繍されるBRIDEロゴも、ひとまわり小型化。さらに主張を抑えた落ち着いたグレーに改めることで、極上の機能美を演出している。

ステッチなどの基本品質はそのままに、最高峰のカーボンシェル（一部モデル）と極上の高触感表皮を融合させて、洗練された「大人仕様」へと生まれ変わる新生ヌグレ。ストリートでの快適性とサーキット性能、そして所有欲を満たす高級感のすべてを求めるGR車両オーナーにこそ、選択してほしい逸品だ。





GIASⅢ NUGRAIN
近日発売

※単品の写真は試作品。量産品はBRIDEロゴのみでシンプル、かつカーボン製シェルを採用してよりシックな装いに変更となる



STRADIAⅢ NUGRAIN
25万8500円（FRP製シルバーシェル。スタンダードクッション／ロークッション）
※2026年7月現在の価格



STREAMS CRUZ NUGRAIN
19万8000円（シートヒーター無し）
21万7800円（シートヒーター付き12V専用）
※2026年7月現在の価格



ERGOSTER NUGRAIN
19万3600円（シートヒーター無し）
21万3400円（シートヒーター付き12V専用）
※2026年7月現在の価格

※カーボン製シェルの採用にあたり、ロゴはBRIDEのみとシンプルな仕様に変更となります



大きな体格の人も諦める必要はない「ニュルマン」「ジータⅣ」徹底比較

NURMAN NUGRAIN
近日発売

ブリッドシートの中で、中核をなす定番「ジータⅣ」と、大柄なドライバー向けに開発された「ニュルマン」。それぞれの「ヌグレシリーズ（プロトタイプ）」両モデルの設計思想と、機能の違いを徹底比較してみた。

基準となる「ジータⅣ」のシートバック角度が約98度であるのに対し、「ニュルマン」は約106度と後方へ寝かせた設計になっている。これにより大柄なドライバーでも窮屈感のない、ゆとりあるポジションが得られるようになっている。

さらに、シートレールの取り付け寸法は同一のまま、腰位置の内側寸法を「ジータⅣ」の365㎜から、20㎜広い385㎜へと拡大。愛車の取り付け適合を犠牲にすることなく、快適な居住空間を確保している。

シェルがワイドに広がっている「ニュルマン」はホールド性が薄れてしまいがちだが、重要な脇腹部分をあえて少し膨らませることで、的確なフィット感をキープする。また、腿のサイドサポートを低めに抑えることで、ステアリングと大腿部との干渉を回避。スポーツ走行に必要な横Gへの耐性を維持しつつ、ストリートで普段使いしやすい乗降性を確保している。

新保安基準に適合させるため、「ニュルマン」はヒップポイントから頭頂部までの寸法を「ジータⅣ」より30㎜高く設計している。加えて、背面お尻部分に「肉を逃がすための空間」を新設。深く腰掛けた際にお尻が前方へ滑り出るのを防ぎ、ヒップポイントを後方にしっかり維持して理想のドライビングポジションをキープできる。

圧倒的なタイト感で走りに集中できる「ジータⅣ」か、余裕あるサイズ感とイージードライブを両立する「ニュルマン」か。自らのドライビングスタイルに合わせて最適な1脚を選び抜きたい。





向かって右が通常のジータⅣ。左がニュルマン・ヌグレ。正面から見ると腰まわりの内寸が左のニュルマン・ヌグレの方が大きく見える。内寸はプラス20㎜となっている



手前がニュルマンで、奥がジータⅣの腿部。あえてタイトに設計されているジータⅣに対して、ニュルマンはサイドサポートが低く設定されているので、ストリートでの乗降性が良い



奥のジータⅣに対して、ゆったりとして見える手前のニュルマン。脇腹部分のクッションをあえて少し膨らませることで、的確なフィット感をキープすることができる



背面お尻部分に「肉を逃がすための空間」を作り、深く腰掛けた際にお尻が前方へ滑り出るのを防ぎ、ヒップポイントを後方にしっかり維持して理想のドライビングポジションをキープできる

BRIDE | SPECIAL TUNING & CUSTOM PARTS

コンマ1秒を削りにいくドライバーのために ブリッドが放つ最強シートレールが誕生

既存のFOやLFと併売 ハイクオリティレールだ

BRIDE（ブリッド）が満を持して送り出す、次世代のシートレール「HR（High-Spec Racing）」は、これまでの常識を覆すほどの劇的な進化を遂げて登場した。ただし前提として言っておきたいのは「HR」は、競技でコンマ1秒を削りにいくようなドライバーのために開発されたシートレールであり、FOやLFといった既存のレールと併売される。フルバケットシートを装着する上で、既存モデルが駄目というわけではなく、よりシビアな走りを求める人のために開発されたシートレールだということを知っておいてほしい。

では、既存のレールと「HR」は何が違うのだろう。既存のシートレールは、スライダー部分に車種別のステーを溶接することで製造されている。このとき、溶接時の「熱歪み」はどれだけ熟練した職人であっても防ぐことが難しく、これが原因でスライド時の「渋さ」や、コンマ数ミリ単位の微細な「ガタ（遊び）」を生む原因となっていたのだ。

新開発された「HR」では、この最大の弱点であった溶接プロセスを完全に廃止。「リベット留め」と「ボルト留め」のハイブリッド構造を採用。これにより熱による歪みはゼロとなり、スライダーのクリアランスは、かつてないレベルで均一化された。ロックを解除すればシルクのように滑らかにスライドし、ロックすれば車体の一部と化したように微動だにしない結合剛性を実現している。また、溶接焦げが発生しないため、製造後の「再塗装」が不要になり、製造クオリティの均一化にも大きく寄与しているのだ。

この最新ハイスペックレール「HR」の最初のターゲットとして選ばれたのが、GRヤリスである。設定されたのは、前後期×運転席・助手席の4パターンだ。フルバケットシート専用モデルとしてスタートする。

GRヤリスでモータースポーツに参戦しているドライバーにとって、シートポジションは走りのすべてを左右する。「HR」は、前期・後期それぞれの純正シートの特性を見極め、表のような最適な寸法設計（ローポジション化）を施している。

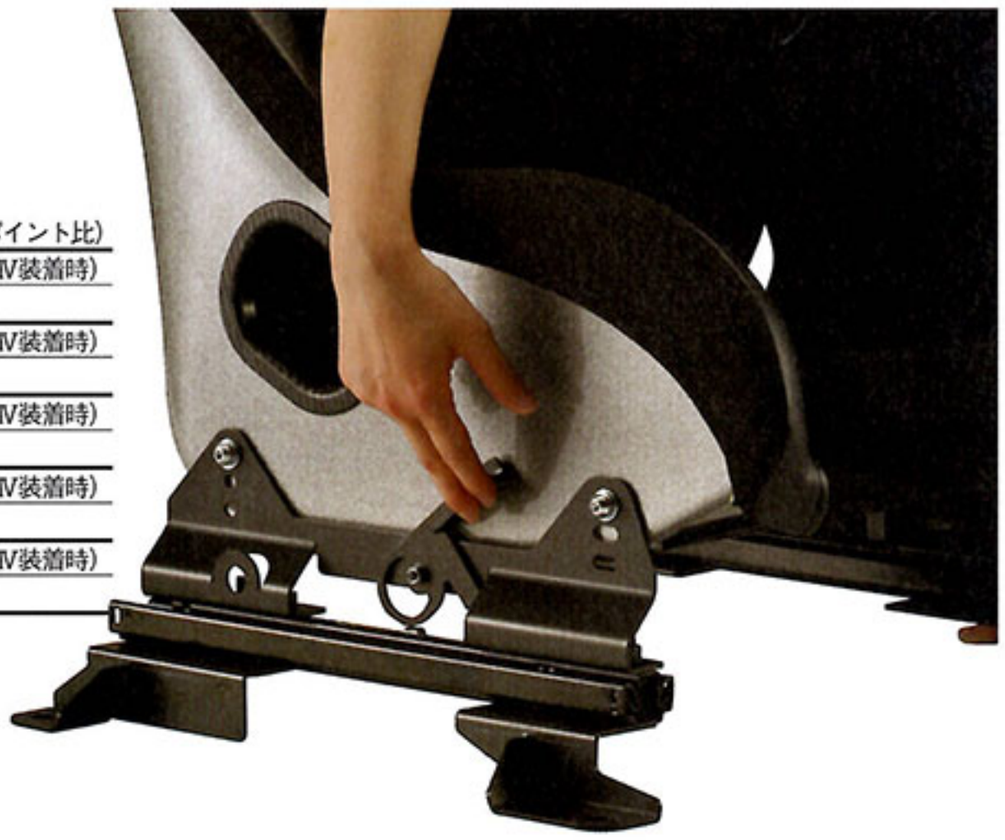
2カ所のロックがもたらす 安心感と非常に高い剛性

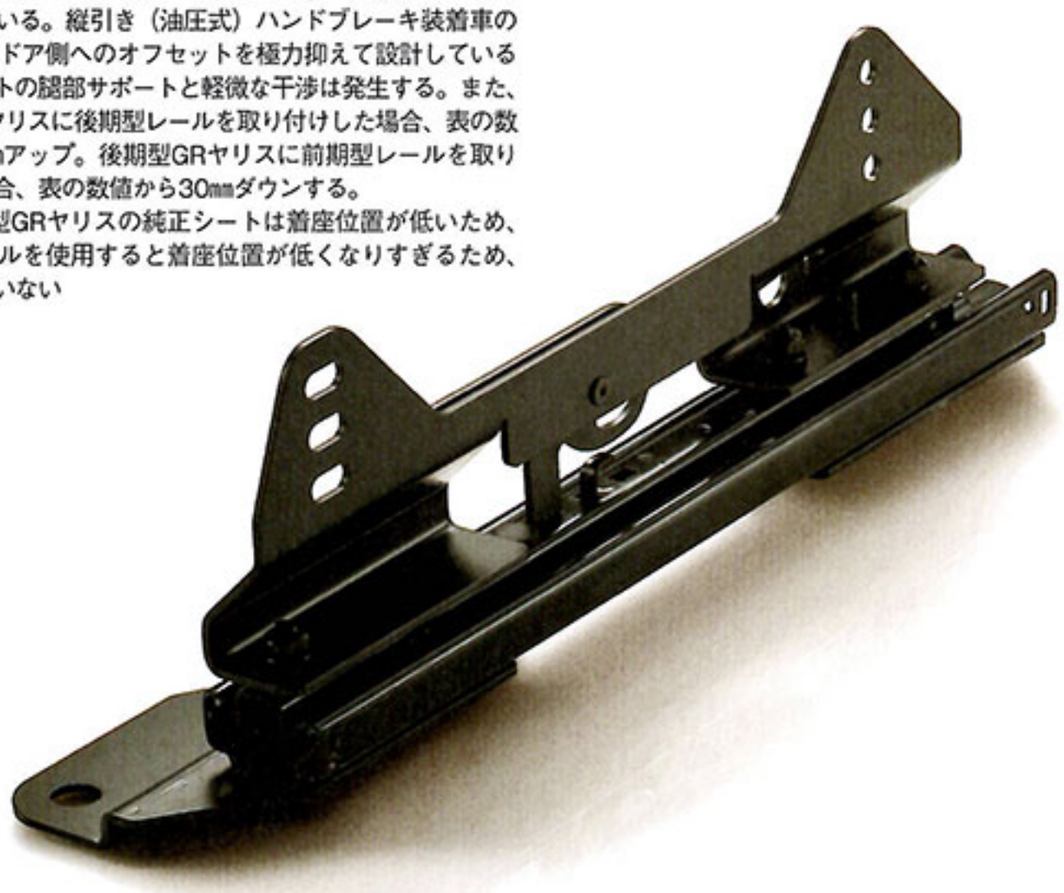
従来のブリッド製品において、シングルレバーで簡単に解除できるも

車種・仕様	オフセット量	ダウン量（純正ヒップポイント比）
前期型GRヤリスHR（FOタイプ）	ドア側に10㎜オフセット	−60㎜ ダウン（ジータⅣ装着時）
〔特徴〕ハンドルセンターを意識しつつ最適なローポジションを構築		
前期型GRヤリスLF	±0㎜（センターが出る）	−65㎜ ダウン（ジータⅣ装着時）
〔特徴〕〕ハンドルセンターが完全に出て、さらに低くマウント		
後期型GRヤリスHR（FOタイプ）	ドア側に10㎜オフセット	−30㎜ ダウン（ジータⅣ装着時）
〔特徴〕後期型の純正シートポジション設計に合わせて最適化		
後期型GRヤリスLF	±0㎜（センターが出る）	−35㎜ ダウン（ジータⅣ装着時）
〔特徴〕ハンドルセンターが完全に出て、さらに低くマウント		
後期型GRヤリスLF ※縦引き（油圧式）ハンドブレーキ装着車	ドア側に10㎜オフセット	−35㎜ ダウン（ジータⅣ装着時）
〔特徴〕縦引き（油圧式）ハンドブレーキの運転席側オフセットを考慮した特殊LF仕様		

GRヤリス後期型においては、純正シート自体の初期ポジションが前期型と異なるため、レールの数値上は変化が小さく見えるが、実際に装着した際のポジションはどちらの年式でも「最も走りやすいベストなローポジション」へと収まるように設定されている。縦引き（油圧式）ハンドブレーキ装着車のLFタイプ、ドア側へのオフセットを極力抑えて設計しているため、シートの腿部サポートと軽微な干渉は発生する。また、前期型GRヤリスに後期型レールを取り付けした場合、表の数値から30㎜アップ。後期型GRヤリスに前期型レールを取り付けした場合、表の数値から30㎜ダウンする。

※1：後期型GRヤリスの純正シートは着座位置が低いため、前期型レールを使用すると着座位置が低くなりすぎるため、推奨はしていない





BRIDE High-Spec Racing HRシートレール

4万9500円（予価）
（適合：GRヤリス、ヤリス、ヤリスカップカー、GRカローラ、他車両は順次発表予定）



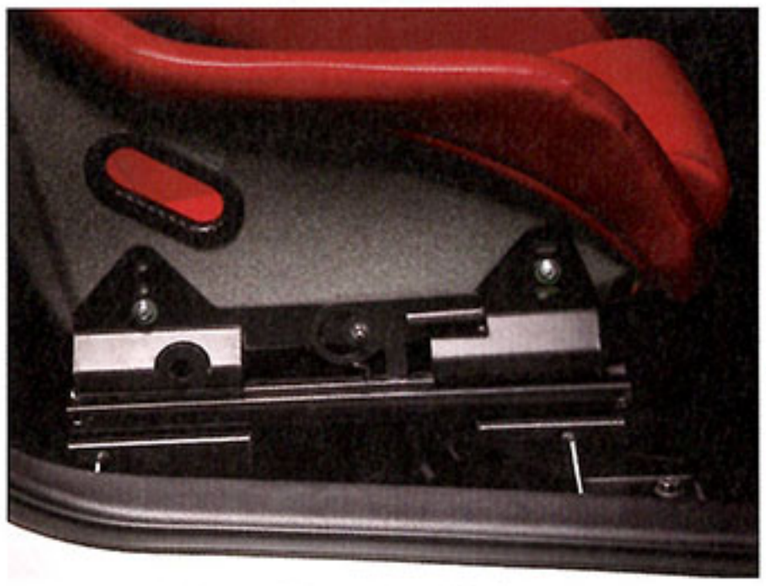
のを「FOタイプ」、セパレート構造で左右のレバーを同時に引くものを「FGタイプ」と呼んでいる。「HR」は、ポジション設計こそ「FOタイプ（フルバケ専用）」を踏襲しているが、ロック解除機構は、左右それぞれに独立したレバーを設けた2カ所解除方式を採用。操作時のフィーリングは「FGタイプ」に近いため、これまでのFGユーザーにとっては、一歩踏み込んだレーシーな儀式と、それに見合う圧倒的なロック剛性を感じられるはずだ。

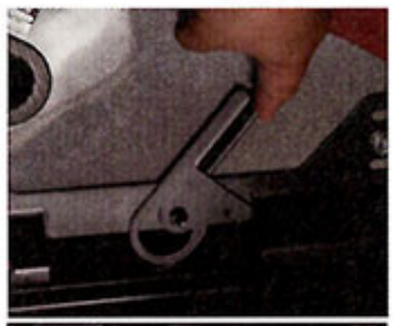
この圧倒的な剛性アップを果たした「HR」だが、唯一のデメリットがある。それはレールの断面寸法（太さ）が従来品より大きくなっている点だ。そのため、軽自動車やタイトな2シーター（S2000のような）への装着は、今後の課題とされている。しかし、GRヤリスやGRカローラのように、室内空間（フロアの広さ、形状を含む）にゆとりのある車種であれば、干渉の心配なくその恩恵をフルに享受できる。

この「HR」がもたらす走りの変化は、パーツに例えるなら「エンジンマウントの強化ブッシュを、金属製のピロボールに変えるようなもの」だ。遊びがなくなった分、段差での路面の突き上げや、デコボコ感はダイレクトにドライバーの腰に伝わってくる。

一見、日常の「快適性」とはトレードオフに思えるが、サーキットを攻める者にとっては「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、コンマ数秒の遅れもなくダイレクトに伝わってくることを意味する。リジッドにクルマの挙動を察知し、スライドの予兆を感じて素早く補正する。「HR」は、まさに「タイムを削るために、情報を正しくドライバーに伝えるデバイス」なのだ。

ブリッドの開発陣が「レール革命」と称するこの最新レールは、これまで長年同社のシートを使ってきたユーザーほど、レールの変更だけで走りが劇的に変化することに驚くはずだ。タイヤからのインフォメーションを正確に受け止め、無駄な揺れを抑えてGR・FOURの強烈なトラクションを全身で感じる。GRヤリスを次のステージへと引き上げる新兵器「HR」の凄みを、ぜひあなたのシートポジションで体感してほしい。







ジータⅣを最新「HR」で装着

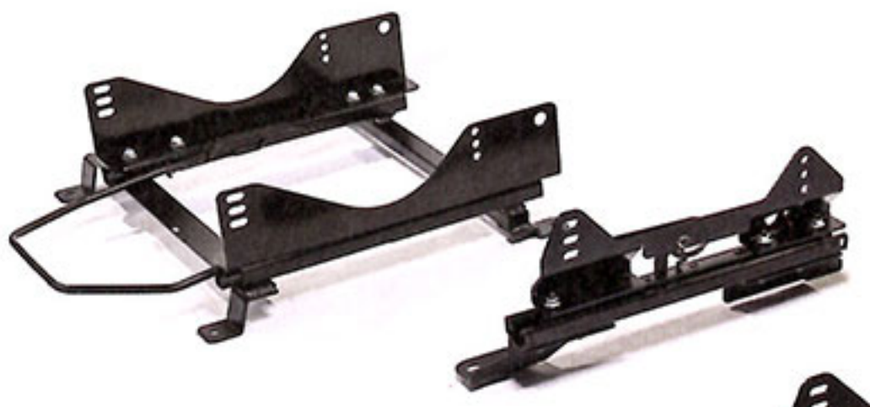
前後の三角形状部分に3段階の穴が開けられていて、好みの高さにセットできる。左右に大きめのレバーが設置されていて、レバーを上げることで前後の調整が可能となる



既存の「LF」で装着

前後に3段階の穴があり、好みの高さに調整できるのはHRと変わらないが、製造方法や再塗装など従来の技術で製造されているのがLF。前部のレバーで前後の調整をするタイプだ







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

往年の意匠と最新技術が融合した「クラシック」シリーズ

ZIEG Ⅳ WIDE Classic

近日発売

「ジーグⅣワイドクラシック」は、ワイドタイプのフルバケットシートとして定評がある「ジーグⅣワイド」の骨格や基本性能はそのままに、クラシカルな装いへとリデザインしたニューモデルだ。

このモデルの特徴は、ベルトホールが従来モデルより小さく設計されている点にある。この小径ベルトホールが、クラシックカーやヒストリックカー、往年の旧車に美しく調和する落ち着いた佇まいを演出し、「クラシック」の名に相応しい上質なビジュアルを実現している。

これらクラシックシリーズの展開には、近年のFIA公認期限の改定に伴う背景がある。公認期限が切れていくなか、高い安全基準やホールド性を維持しつつ、デザイン面を追求することで「昔ながらの車の雰囲気を壊さずに、お気に入りの形状のシートに乗り続けたい」というファンの熱い要望に応える製品として生まれ変わったのだ。

機能面における大きなメリットとして、シートの背面を覆う「ハーフカバー」仕様の採用が挙げられる。通常、後部座席がある車両にフルバケットシートを装着する場合、保安基準（車検）に適合させるために、別売りの「シートバックプロテクター」の装着を求められる。しかし、本製品は背面があらかじめハーフカバーで覆われているため、追加のプロテクターを購入・装着することなく、そのままの状態で保安基準に適合する。デザイン性と実用性をハイレベルで両立させた「ジーグⅣワイドクラシック」で、愛車との一体感あふれるドライブを楽しんでほしい。



クラシックのロゴが刺繍され、ベルトホールが小型化されている。グレーのダブルステッチを採用するなど、どこか懐かしさを覚えるデザインとなっている