

注目の2ホール

主力アフターパーツが揃ったNAPACがいつものように2ホールセンターに位置しており、ここにエンドレス、オグラクラッチ、ブリッドが陣を張っていた。

エンドレスで注目なのはやはりスモールサイズのモノブロックキャリパーとローターだ。ポルシェの場合、キャリパーを他のモデルからなんとか流用してもローターはなかなか難しい。930 / 964などは純正もアフターパーツも在庫がないことが多い。こういう時はまずエンドレスに相談だ。なんらかの対応を必ずしてくれる安心感はさすがといえよう。

オグラクラッチはポルシェ用に専念することはコストパフォーマンス的に厳しいと率直に語ってくれるが、ARUGOSは踏力が軽いことがウリだが、991GT3をアイドラーズで走らせていることから見て取れるように確実性も保証されている。



BRIDE+童夢=最新レーシングシート『HYPER』



ドライバーを守る世界初の構造

1981年の創業以来、レーシング&チューン界の定番となっているクルマ用シート専門メーカー BRIDEと世界的なレーシングマシン・コンストラクターの童夢がコラボレーション。走ることを知っている両者ならではのシートが発表された。

その特徴の第1ポイントはFIAの公認を取得していることにある。レーシングシートなのだから当たり前だろうというのは早計。ツーリングカーレースの安全性を高め確保するため、FIA-GT3規則として、従来の規定以上により厳格な着座深度規定も加えられたものとなる。この規定は2018年1月1日から全世界で適用されるのだが、HYPERは現時点で既に公認を取得。まさに、新世代レーシングシートとして全メーカーのリーダーシップを発揮しているのだ。

また、4°ステップ3段階の角度調整と前後9ステップ117ミリのスライドが可能と

なっているのだが、そのすべてのポジションでの強度/剛性までも厳しい耐荷重テストをクリアし公認を取得している。同様のスライドシートはレカロやサベルトもあるが、これらは重いスチール製。レールに軽量アルミ素材を採用しているのはFIA 8862-2009基準として世界初となる。

シートシェルと付属装備品、スライドレールを合わせた総重量は、この原稿を書いている2月3日の時点で、FIA 8862-2009基準取得シートとして世界最軽量の16.2kgとなり、軽量シートの定番とされてきたレカロの25.4kgを大きく引き離している。

ドライビングを守る構造

これらがドライバーを守るものなら、ドライビングという運動を守るための機能も、BRIDE+童夢ならではのものとなっている。

まず、夏場のレースに不可欠なベンチレーション機能ありがたい。これはドライ

バーの背中部にエアを循環させて当てるもので、2月3日の時点で同様の構造はファイバーワークスコンポジット社とレーステック社のみとなっている。

また、BRIDEの強みも生かされていることは言うまでもない。シートを語るときに出てくる言葉が「ホールド性」だ。が、ポルシェのアフターパーツで一般的とされているシートは「締め付け」を強くしているため、本紙の取材では実際のドライビングにあたっては腰がスライドしたり浮いてくるのが度々あった。しかし、このHYPERもBRIDEのコンセプトが活かされて「包まれるような」ポジショニングとなるため浮き上がったりずれたりすることはない。また、ヨーロッパ製品は欧米型体型で設計しているのに対し、アジア人の体型にマッチした設計がなされていることもありがたい。

まさにマシンとシート、そしてドライバーが一体となるフォーミュラポジションはBRIDEならではの世界だ。

マカんに edirb のバケット。これが、予想以上にいい。

カイエンのセカンドラインを構成するマカン。なかでもマカンSは4ドアSUVのイメージを払拭するほど走りがいい。走り出すと大きさを感じさせない。それほど走りがいいならシートもedirbのバケットへ。これが、ことの外しっくりきたのだった。

文：江戸小敏 [Common Edo]
写真：中村レオ [Reo Nakamura]
取材協力：クレフ モータースポーツ
神奈川県横浜市都筑区池辺町4705
045-938-6809
<http://www.cref-ms.jp>



マカンはスポーツカーだ

マカンは不思議だ。ベースモデルのホイールにはどこかアウディ感も残っているのだが、マカンSとなるとスポーツカーらしさが顔を出してくる。そのボディサイズは全長4680ミリ、全幅1925ミリ、ホイールベース2805ミリとなり、カイエンとは全長で175ミリ、ホイールベースで90ミリ短くなっているものの全幅は15ミリしか変わらず、停止状態やパーキングで大きさを感じさせるのは本誌85号のレポート通りだ。ところが走り出すと大きさを感じさせない。しかも、けっこう楽しい。

マカンはクルマジャンルではSUVに位置付けられる。SUVとはスポーツ・ユーティリティビークルの略で、直訳すると「スポーツイデオロギカルな乗り物」となる。ところが、スポーツはスピードに置き換えられ、実用性に比例する大きさがスポーツ性をスポイルしている例を良く見かける。AMGや最近のレンジローバーなどがこの方向だし、キャデラックのエスカレードにいたってはスポーツと証言しているのか怪しいほどデカくて速い車高の高いセダンのようだ。

こうしたSUVジャンルにあって、さすがにポルシェは知っている。マカンSはスポーツカーなのだ。もちろん速いことは速いのだが、走り出した瞬間にその走りをつかみ取ることができる。しかもドライビングが楽しい。この素性に目をつけ、SUVの*S。に、より重点を置こうと考えたのが、横浜でポルシェ専門店を開設しているクレフモータースポーツの代表水島文恭氏だった。「スポーツ度が高いモデルなのだから、ちゃんとスポーツカーの素性を引き立ててみようと思ったのです」

スポーツカーらしいメソッド

まず水島氏が着手したのがサスペンションの見直しだった。「スポーツカーの足はバタバタしないのが基本ですよ。ノーマルでも充分なのですが、ポルシェ屋としてはもっと突っ込んでセットを

出してみたかったのです」

そこでハイバコをノーマルと同等のスプリングレートで設定。ダンパーにクアンタムを用い、ピストンスピードをセッティング。なかなか乗りやすく、引き締まった感がある走りが実現した。読者諸氏の中にはダンパーを社外品に交換するとセキュリティが働いてしまうのではないかと危惧される方もいると思う。が、ダンパーメーカーや主要なポルシェ専門店にはキャンセラーが用意されているので問題はない。

ところが、クルマの足が決まった分、ドライバーの腰が気になってきた。横Gがかかると身体が遊んでしまう。そこでシートの見直しがメニューとして浮上し、バケットシートの装着となった。

「通常ならセミバケットを選ぶところですが、どうせならバケットにしちゃおうと、まさにノリでやっちゃいました」

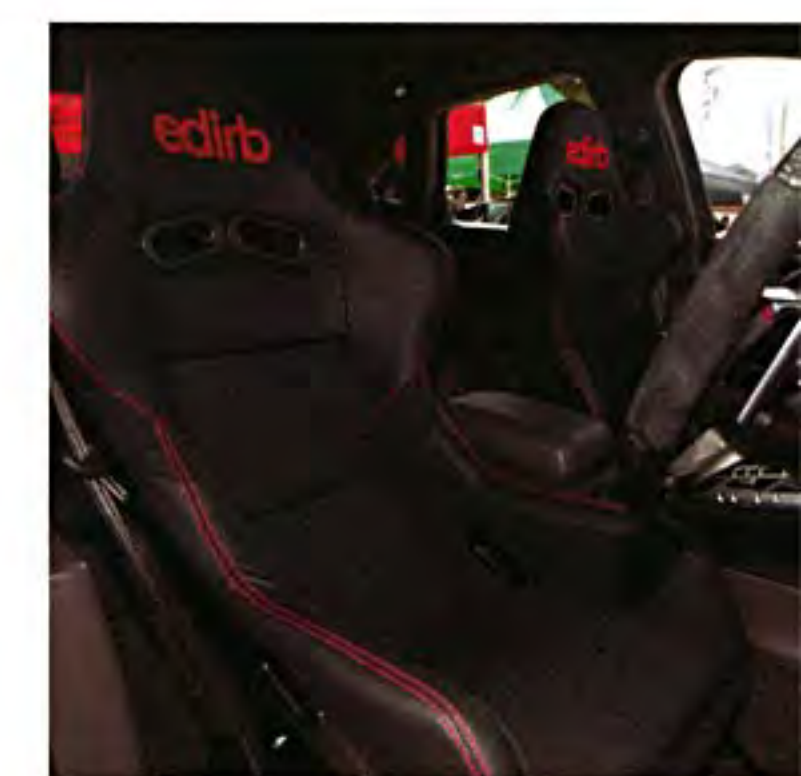
「最初だけ乗り降りしがつかったのですが、すぐにコツをつかみました」

「収まってしまえば天国です。更にドライビングが楽しくなりました。マカんでいいですよ」

「ある取材でレーシングドライバーに乗っていただいたのですが、シートポジションに気を使うプロであっても文句無しのことでした」

シートの良し悪しは、走っているときの背中一腰一脚のホールド性に表れる。数あるバケットシートの中には、停止状態で感じたホールド性は走り出すと締め付けに変わり、締め付けゆるがゆえに身体が押し出されるような不安定感となるものもある。これに対し「edirbは包むという表現がピタッとくし、嫌な不安定感もなく操作に支障がないのがいいです。だから天国なのです」

質問をする前に、edirbについて伝えたいことを水島氏が話してしまった。ポルシェを知り、サーキットを走るからこそ、シートの機能性が分かるのだろう。



ポルシェユーザーのシートインプレッション

水島文恭さんの

edirb⁰³¹ 体感

