



S耐マシンから理想のドラポジを盗め!

REVが教える ドライビングポジションの

黄金比

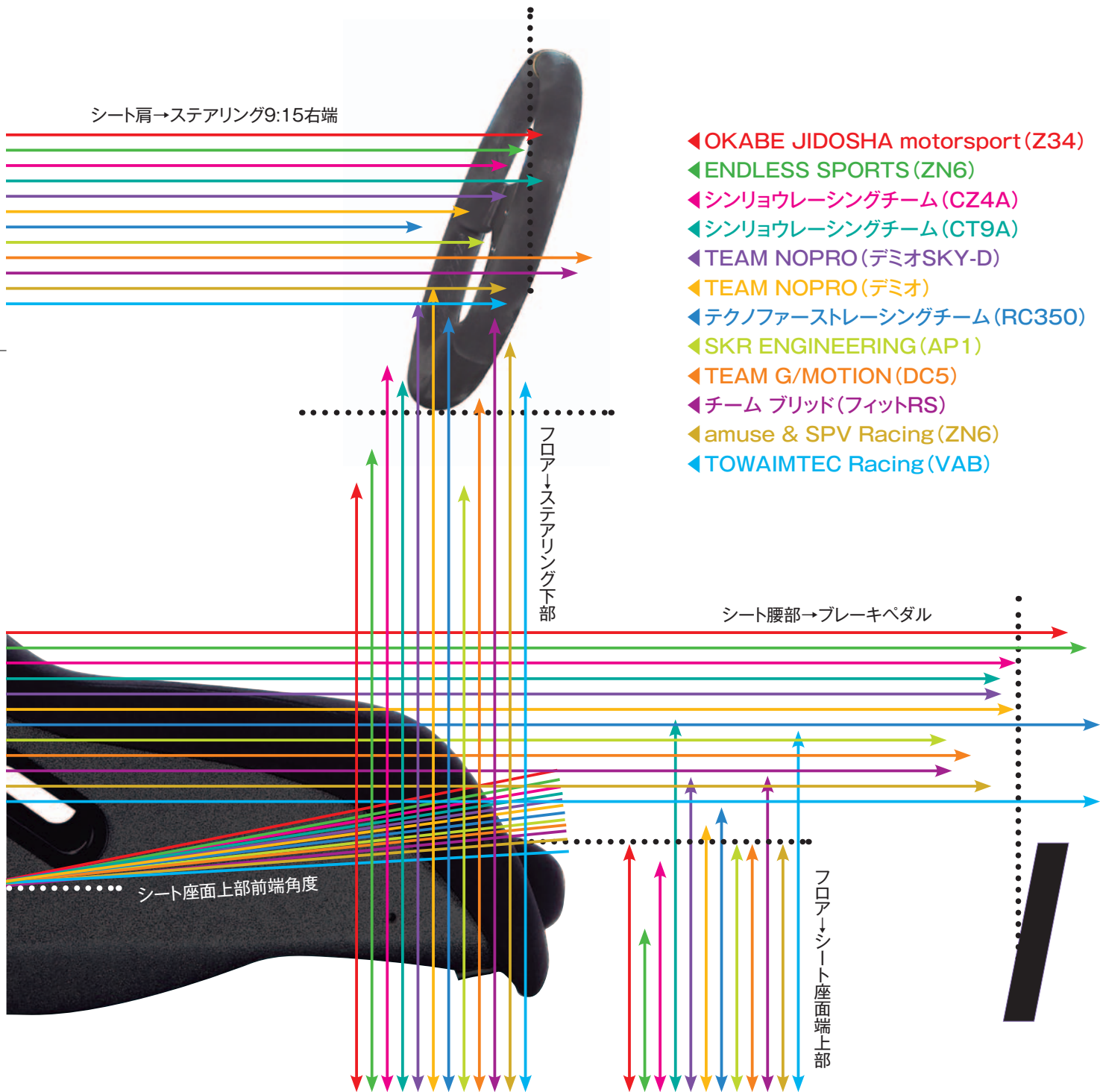
スポーツ走行をするうえで
基本中の基本となるのが適切なドラポジだ
ステアリングの上に手首を合わせる
ブレーキをしっかり踏める位置で決める
などなど、プロによっても意見はさまざま
実際どれが正解かわかりづらい
そこで本誌では
誰もが愛車のドラポジに応用できる黄金比を探ってみた
全12台のスーパー耐久に参戦するマシンの
適切なポジションのデータを計測し
そこから得たデータを分析することで
見えてきた比率があった
これがすべてのクルマに当てはまるわけではないが
役に立つデータと自負する

Photos/高松 弘
Text/山田弘樹, 塩見 誠, 石川大輔
画像加工/Macd DESIGN (鈴木哲也)

スーパー耐久マシンから計測した ドライビングポジションの詳細DATE

全12台をファイター山田が乗り込んで計測

ドライビングポジションってとても奥が深い
スクールやドラテクレッスンによっても教える内容はさまざまだ
そこでレブスピードでは、誰にでも応用できるドラポジ黄金比探してみた
S耐マシン12台にファイター山田が乗り込み、細かく計測してきた!



ドライビングポジションを決めるのって、ボクたちアマチュアドライバーにとっては、じつはとっても大変な作業。自分も最近ようやく、何に乗ってもすんなりポジションが決まるようになってきたけれど、それまでは不安で不安で、いつまでもコースへ出られず焦ったことが何度もあった。走り出してからも気になって、いつまでも運転に集中できなかったり。

だってそもそも、正しいポジションというのがわからない。「ハンドルを切ったとき肩が離れないように」とか「ブレーキを踏み込んだとき、ヒザが少し曲がっているくらい」とかいろいろいわれているけれど、アッチを立てればコッチが立たず。

ボクなりに行き着いた結論は、「ドラポジII経験」。なぜアマチュアがドラポジを決められないの

かという、「オーバーステアが出たらどうしよう!」という恐怖感があるからだと思うからだ。

そしてこれを克服するには、マシンのコントロールを、徹底的に練習するのが一番! オーバーステアが出たときのハンドルさばきやシフト操作、アクセル操作がやりやすい、マイポジションさえわかれば、それがドラポジなのだ。だからみんなも、本誌主催の走行会や氷上レッスンとかにガンガン参加してね。終わリッ!

……ってオイ! それじゃ何の解決にもならないんだよ!! というワケで編集部が、「レーシングガカーからドライビングポジションの黄金比を割り出してみよう」と提案してきた。でも「黄金比」ってナニ? つまりレーシングドライバーがセットしたマシンのドラポジには、何か法則や決まりごと

とがあるんじゃないか? それを徹底的に計測して、平均値を出してみたい、ということらしい。

ちょうど3月の頭にツインリンクもてぎでスーパードラッグの公式テストがあったので、そこでファイターはいろんなマシンのシートに座らせてもらって、それを計測してみました。最初は「こんなの役に立つのかなあ?」って思ってたんだけど、なかなか面白いデータが採れた! ドライバーからもドラポジを決めるヒケツを聞いたから、それも参考にしてみても!

黄金比を導き出すためのドラポジ計測方法



身長172cm、体重70kgの走り系ライター、ファイター山田で計測。
ファイターが各S耐マシンに乗り込み最適なドライビングポジションにセット。
そのポジションをキープした状態で

- 1:シート肩部→ステアリング右端(9時15分の部分)
- 2:シート腰部→ブレーキペダル
- 3:フロア→ステアリング下部
- 4:フロア→シート座面先端の上部
- 5:背もたれの角度
- 6:シート座面先端の角度

以上、6点を計測した。どのような計測結果がでたのだろうか? 果たして黄金比はあるのか!?



導き出された ドラポジ黄金比はこれだ!!

スーパー耐久マシンから発見した黄金比を解説する



スーパー耐久マシン全12台の計測データから導き出したドライビングポジション黄金比。シートの角度については12台の平均値の角度を出している。また肩→ステアリング、シート腰部→ブレーキペダルなどの長さについては全12台の平均値を出し、計測した4つの部位の比率を出している。

ボクがドラポジを決めるときに優先するのは「足の自由度」と「ハンドルの回しやすさ」。ヒール&トール、場合によっては左足ブレーキをしたとき、窮屈じゃない位置までシートを下げる。そこからテレスコピックやチャルト機能、ボスを使って手を合わせる。

でも、それってあくまでボクの体型やクセを加味したポジションだから、みんなに合うとは限らない。今回いろいろなドライバーに聞いてみても、調整方法は千差万別。「なるほど」と思うポイントはあるけれど、自分に合わないものもある、というのは覚えておいてほしい。正直いうと、基本を外さなければドラポジって、その人の好み、だとボクは思う。

じゃあその基本ってナニ？

まずハンドルを180度いかにいくらいまで切り込んだとき、押し手の肩胛骨(けんこうこつ)がシートから離れないこと。ハンドル操作でGが掛かっても、体がズレないようにすることがその目的だ。肩胛骨といったのは「肩が離れないように」とすると、これが結構無理が多くて、神経質な人はいつまで経ってもポジションが決まらなかったりするから。

そして1速に入れたとき、手が届くこと。これも結構忘れがち。

足はブレーキを奥まで踏み込んでも、ペダルをリリースしやすい膝の曲げが得られるまでシートをスライドさせる。クラッチもしっかり切れるように。そうすれば、

ファイター山田が気になった ユニークなドラポジ3台

この3台は実際に試走したくなる!



ステアリングの小ささと アクセルペダルのプレートが肝

TEAM G/MOTION(DC5)

シートを一番前にしてもステアリングが遠く、最初は「運転しにくそうだな」と思った。でもいざポジションを合わせると、バッチリだったから驚いた。その理由は、まずステアリング径が小さい(φ320)から。これだと操作は丁寧にしなくてはいけないけれど、ハンドルを回してもシートか

ら肩が浮かない。遠目の足も、アクセルペダルにプレートが付いているからヒール&トーがやりやすい。シートは適度に傾斜しているから、目線も遠くに置ける。簡素だけど心配りが効いたシートポジションだった。



ペダルは写真のようにヒール&トー用の大型タイプに変更されていた。これだと無理に足首をひねらなくても最小限の動きでアクセルをおおることができて、ブレーキングも安定する



GTカーのようなポジション すべてが最適に配置されている

テクノファーストレーシングチーム(RC350)

完全に寝そべった、まるでGTカーのようなシート配置。シートに座るとステアリングが丁度いいところにあり、左手を横にズラせばすぐにシフトレバー。ブレーキやアクセルも、アシを伸ばして少しヒザが曲がる位置にバッチリ配置されている。でもクラッチが……奥まで踏み込めない!

と思ったら、このマシンはドグミッションだった。アクセルを微妙に緩めるだけでギアが抜け、シフトダウンはあおれば入るのがドグ。だからクラッチを使わなくても運転できるし、ミートポイントまで踏めればOKなのである。



寝そべるようなポジションで 自然と遠くを見る目線が◎

シンリョウレーシングチーム(CZ4A)

セダンベースだけにどうしても頭の位置が高いところに来るが、なるべくシートを寝かせ気味に配置することで重心を下げ、目線を遠くに置けるようにしている。外からだとかかなり近めのポジションに見えるといわれたが、シートバックの形状がラウンドしているものを使っているため、寝そべ

るような形で座ることができ、ステアリング操作の自由度は高い。また足も自然に伸ばすことができた。ハンドルはボスで調整していた。ハコ車でもかなりGTカー的なポジションづくりができるというお手本だ。

というわけで今回用意したのは有名S耐マシンに、平均的オッサン体型であるボク(身長172cm/体重70kg)が座った計測値の平均値から導き出した「ドラポジ黄金比」。2人から3人の違うドライバーが運転するレーシングカー、S耐マシンから計測したデータだから、スツと乗っても意外とフィット感が高いし、いろいろな発見がありました。これをベースに自分の体型にアジャストして、理想のドラポジを見つけ出してね!

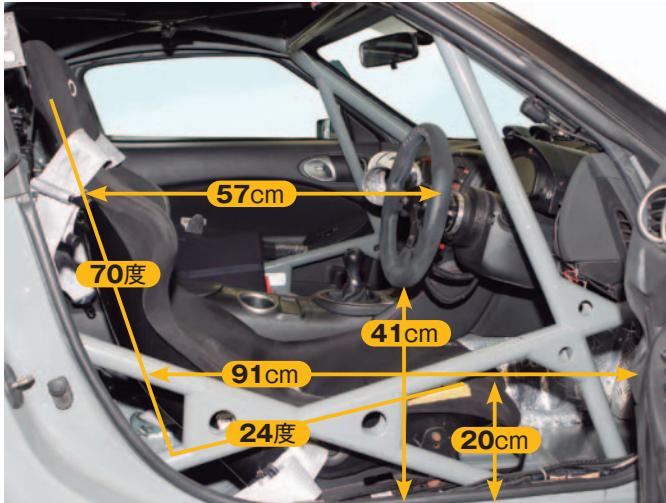
アクセルもたいがい決まるよね。この基本操作がしっかりできたうえで、仕上げはボスやシートの形状等で「リラックスできるポジション」をつくる。前ページでもいったけど、経験が少ないドライバーほど、そのポジションは前になりがち。理由はすぐにカウンタ―が切れるからだと思うけど、これだと反応はできてもそれ以上カウンタ―量を足せなかつたりする。普通にターニンする時も、必要な分量だけハンドルが切れていないドライバーが多いんです。

ハンドル操作は、押しが基本。だから、そんなときは引き手側で「迎え」に行けばハンドルは切り込める(そのとき押し側は持ち替えない)。けど、普通に切ってヒジがお腹に当たってしまうようなら、やっぱり近過ぎだと思っ

とはいっても、マシンが不安定になつたり滑つたら怖いから、簡単にはリラックスポジションなんて取れないよね?

どのようなコンセプトでポジションをつくっているのか？

ここでは実測した全12台のスーパー耐久マシンを一挙に掲載
 ボディ形状やクルマのキャラクターによりどのような変化があるのか
 レース用マシンなのでどれも適切なポジションを取れたがそれぞれに個性があった

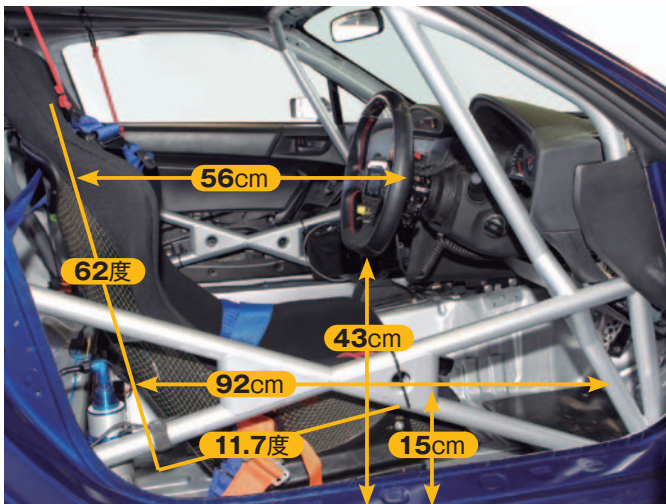


◀ OKABE JIDOSHA motorsport (Z34)

ハンドルはシフトレバーとあまり離れていないくらいの位置に配置。これをスムーズに回せる位置までシートをズラしたが、アシはペダルに向かって自然に投げ出すような格好になった。これはシートバックを寝かせ気味にすることで得られるポジションだ。この寝かせ気味ポジションの利点は、座面に角度が付くこと。こうするとブレーキング時のGに対して、座面が体を支えてくれる。ただクラッチは結構重た



かったので、あまり足を伸ばした楽な座り方をするとクラッチが切れないかも……と感じた。ビギナーだとステアリングにかぶりつくように座りたくなるポジションだけど、慣れると背中や腰でGを感じながらリアタイヤをコントロールできる。

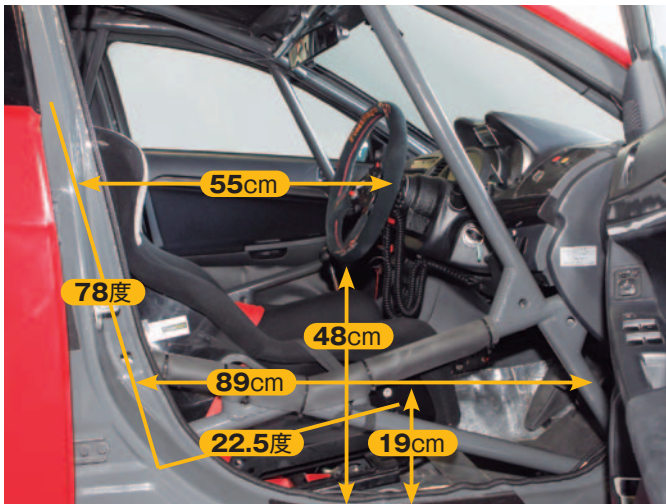


◀ ENDLESS SPORTS (ZN6)

シートがとても低く着けられているのに驚いた！ 結構傾斜も付いていて、前を見ると自然と遠くに目線が行くようになっている。ステアリング位置もかなり低くオフセットされているから、このポジションでもハンドル操作は確実にできるし、切っても肩が離れない。こうなるとメーターが見にくいでしょ……と思ったら、ステアリングにデジタル計が埋め込まれていた！ これは運転しやすいよね。



ステアリングにはメーター以外にも、無線など耐久レースに必要なスイッチ類が。これなら寝そべりポジションでも操作がスムーズにできる



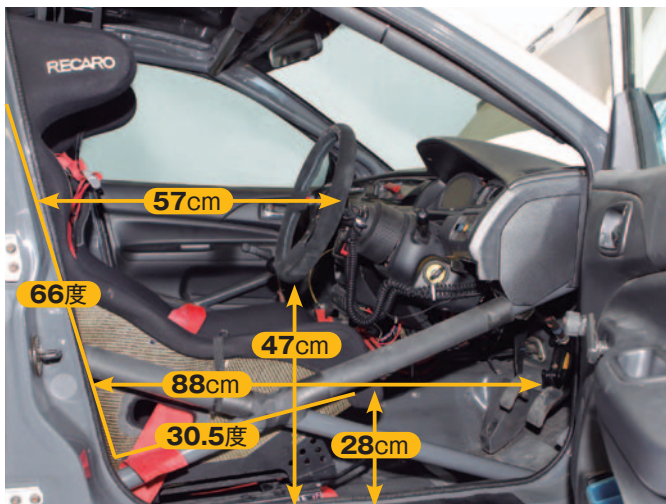
◀ シンリョウレーシングチーム (CZ4A)

ランサーのようなセダン系で気を付けたいのはシフト位置。SSTならパドルシフトだから気にする必要はないが、あまり寝そべったポジションを取ると、シフト操作がやりづらくなる。シフトに手が届かないのは論外だが、そもそも立ち気味シートに合わせたロングストロークのシフトになっているから、操作できても違和感が出る。レースではこれがシフトミス、ひいてはエンジブローなんかにも



つながるから気を付けたい。またペダル配置も純正ポジション用に傾斜しているから、これを補正するのも忘れずに。

スーパー耐久マシン全12台の ドラポジを味見する!



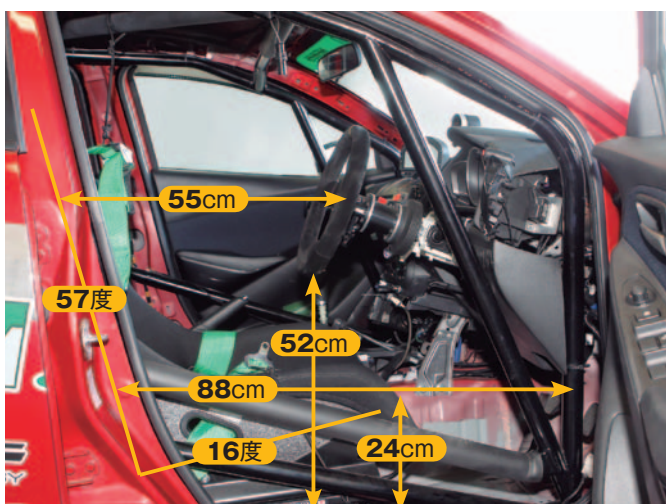
◀ シンリョウレーシングチーム (CT9A)

CT9Aも基本的にセダンの立ち気味ポジション。しかしこちらはエボXよりもシートが立ち気味で、特別寝かせられるような印象はなかった。これはドライバーの好みの問題なのかも知れない。実際にコースに出たらどう感じるのかはわからないが、操作は普通のランエボを運転する感覚に近かった。長めのシフトレバーも自然に握ることができ、ステアリングもいたって普通のある場所にある。



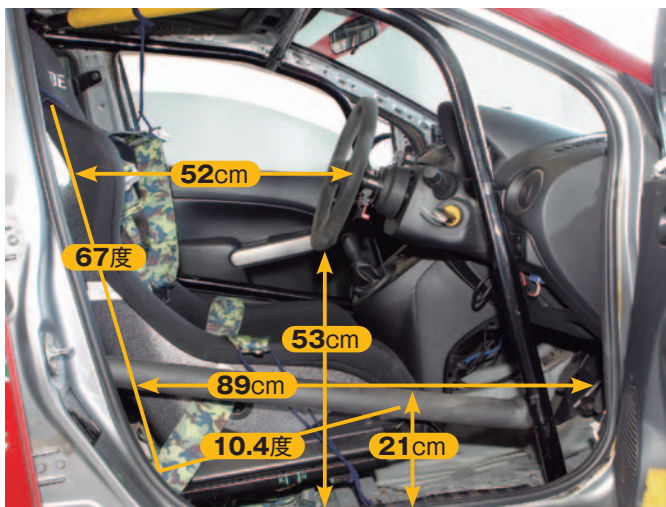
プロショップFK-TEKの代表を務めるカルロス本田さん。スーパー耐久のドライバーとしても活躍中。ファイター山田もすんなりとベストなポジションを取れるマシンだった

カルロス本田選手



◀ TEAM NOPRO (デミオSKY-D)

これは昨年ボクも運転させて頂いたディーゼルのデミオ。ヴィッツやフィットよりもシート配置に自由度があり、ハッチバックながら寝かせ気味のポジションが実現できている。だから視界も、自然と遠くを見るようになる。ステアリングもボスで延長されていて操作しやすい。シフトレバーが床から生えるタイプだからだろうか、これも自然に握れる位置にある。昨年の富士まではアンダーステア傾向でリアが付いてくるマシンではなかったけれど、熟成も進んだ今年ならこのシートポジションを活かした走りができそう!?



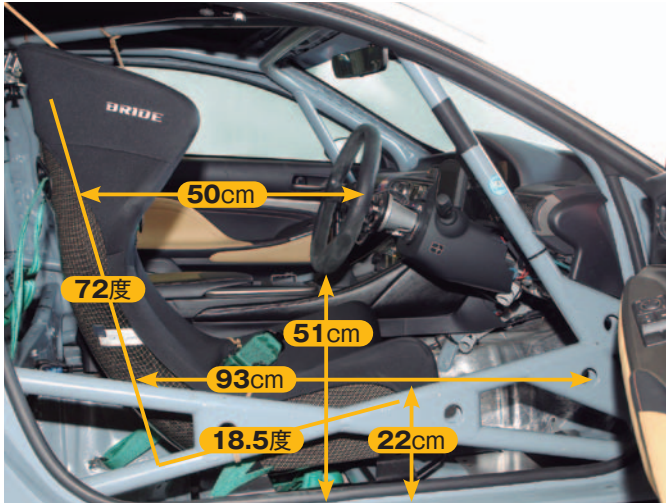
◀ TEAM NOPRO (デミオ)

ガソリン車は角度的にはディーゼルよりも立ち気味ポジションになっているはずなのに、よりシートバックが寝ていると感じた。理由はわからないが、フロア形状などの理由なのかも知れない。寝かせ気味のポジションで座るとステアリングやペダル類はバッチリ決まるが、コンソールから生えたシフトレバーの位置が凄く遠くなる。だからシートは多少アシが窮屈になっても前に出して合わせた。去年テストで乗ったときはそんなことを感じなかったの、これは今年シーズン闘うドライバーたちの好みのも問題かも知れない。



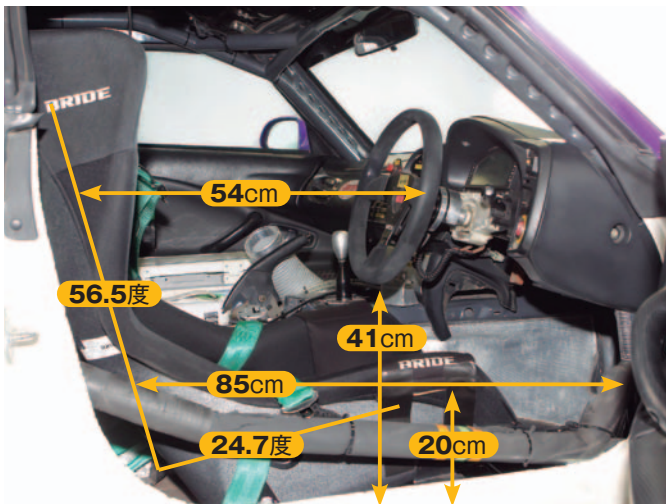
S耐久マシン全12台のドラポジを味見する!

◀ テクノファーストレーシングチーム (RC350)



角度は72度とかなり立ち気味なシートでも、寝そべったポジションとなっているのはシート形状によるものが大きい。このマシンはシーケンシャルのドッグミッションだが、今後は強化ATやDCT(デュアルクラッチ)のクルマも増えてくることを考えると、このポジションは参考になると思う。2ペダルの利点は左足ブレーキを使えること。一般的に右アシよりも踏力が強く、繊細な操作が苦手な左アシでブレーキを踏む場合(慣れの問題もある)、シート位置は右アシでブレーキを踏むときよりも後ろにズラす傾向がある。

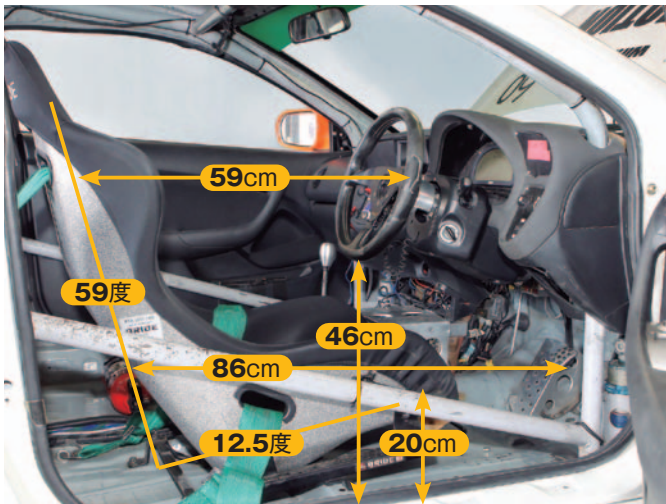
◀ SKR ENGINEERING (AP1)



遠藤浩二選手

86/BRZのクラブマンクラスで2015年のチャンピオンに輝いた遠藤選手。ハンドルの上に拳がきて、ステアリングを180度切ったときに手が離れないのが重要だという

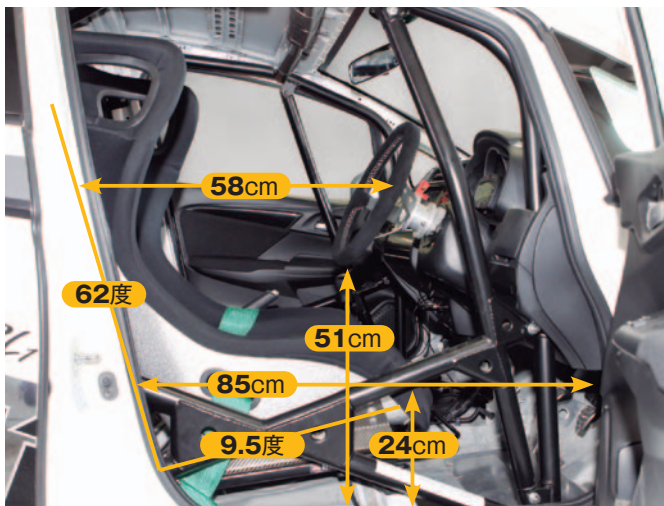
◀ TEAM G/MOTION (DC5)



松本和之選手

ハイパーレブの外部スタッフでもある“まっちゃん”がシートポジションづくりで大切にしているのは「リラックスして運転できること」。シートが起き過ぎているとステアリングを抱え込むファイトングポーズになって、操作に力が入ってしまうから、シートに体を預けられるように心掛けているという。DC5の場合は「チームメイトとシェアするので、合わないときはバスマットで調整」とのことだ。

松本選手は身体に力が入ったドライビングポジションを嫌い、自作マットやシート位置の角度でリラックスできるポジションづくりを意識しているという

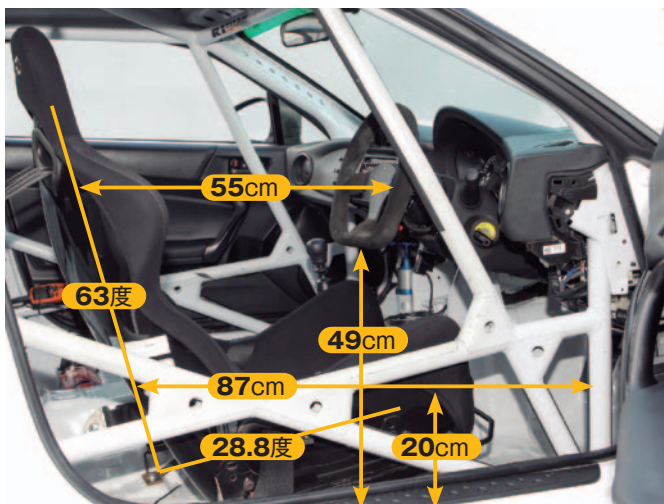


◀ チーム ブリッド(フィットRS)

フィット特有の高くて直立したシート位置を修整するために、シートを寝かせることで対応。これによってブレーキング時のGも、ももの裏側で支えることができる。遠くなったステアリングは、ステアリング径の小径化やボスではなく、ディープコーンを用いることで対応していた。シフトはノーマルを使っているとのことだったが、このドラポジでも操作は自然にできる。むしろシートを前に出すとやりづらくなった。ということは、シートレールでもシートの位置がかなり低くなっているということだろう。



すともやりづらくなった。ということは、シートレールでもシートの位置がかなり低くなっているということだろう。

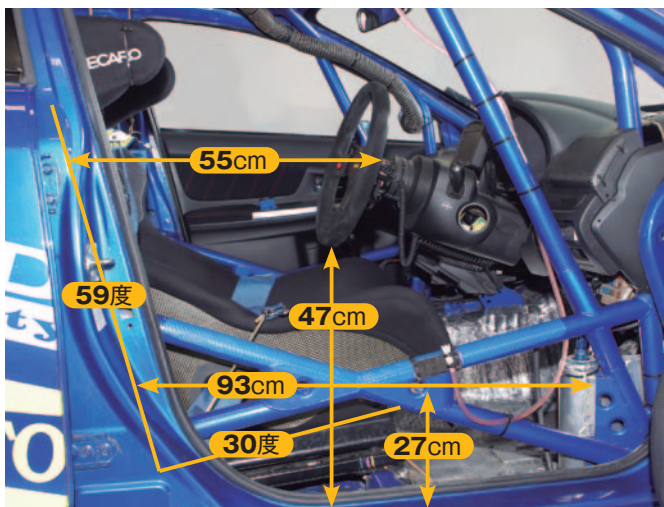


◀ amuse & SPV Racing(ZN6)

トヨタ86がベースだけに、その数値はENDLESS号とほぼ変わらなかったが、あまりシートの低さを感じなかった。これはアミューズ号がレカロ PROFIT SPG、ENDLESS号がBRIDE ZETA III PLUSを使っていることや、シートレールの差だと思う。座った印象は、ENDLESS号の方がレーシングカー的で、アミューズ号はよくできたチューニングカーにも通じる、運転しやすい86という感じ。



レースになったときどちらがよいのかはわからないが、個人的な好みだとあまり低過ぎない方がいいので、アミューズ号はすぐに馴染めた。



◀ TOWAIMTEC Racing(VAB)

フロアのリブが盛り上がった所にシートレールの取り付け位置があるため、着座位置は高め。これを少しでも適正化するためにシートはかなり寝かせて着けられていた。それにより座面の角度が付くから、ランサーなどよりももも裏が持ち上げられる感が強いけれど、ボスで延長されたステアリング位置に合わせてシートを後ろにスライドさせると、足もとにも窮屈感がなくペダルの操作はしやすかった。



腕力があまりないので、肩がシートについた状態でステアリングが切れることを最も重視している。またパッドを使い座った状態で身体がズレないように気を使っている

後藤比東至選手

プロドライバー&チューナーが教える ドラポジづくりの俺流POINT

役立つノウハウが満載

ブレーキング時の腰のホールド性が最も重要なファクター!

最初に、ブレーキから合わせます。ペダルを一番踏み込んでも、ヒザに余裕ができる位置をまずつくってしまい、そこからステアリング。ボクはステアリングを最後まで切っても、まだヒジが曲がっている状態にしたい。押して切りたいので、伸びきらないようにしたいんです。シートは、できるだけ下げたいです。極端にいうと前が



ブレーキング時に体が回転することを避けたいという佐々木選手。思い通りのブレーキ踏力を生み出すために、腰のホールド性は重要なファクターだという

見えにくい。これは目線を遠くに置きたいからですね。目線が近いと、自分が思った以上にブレーキングで行き過ぎてしまったりと、操作が合わせづらくなります。シートの傾きは好みだと思いますが、ボクは寝ている方が好き。あと腰まわりのサポートをきちんとします。ブレーキを踏み込んだとき、体が回転しないので、思い通りの踏力を掛けられるし、体もずれません。そうすると走り終えても腰が痛くならないですよ。



佐々木雅弘プロ

岩手県出身のレーシングドライバー。2015年の86/BRZレースではテクノファーストレーシングチームから出場し、プロクラス総合5位を獲得!

腰まわりのサポート性を上げたいという佐々木選手のために、BRIDEは専用パッドで対応してくれている。これはバスマットなどでもできるので、一度試してみるとよい。

自然に目線が遠くなる ポジションづくりを目指す

サーキット走行だとヘルメットを被るので、まずシートに座ったときアゴが引けた状態にならないようにします。ボクなんかは背が小さいから(笑)、シートは前に出す方向。だから背中中の角度は必然的に寝る方向になりますよね。着座位置は低い方が好き。緑石とか近いと見えませんが、それは経験から、感覚的に処理しています。初めてのクルマとか左ハンドルの場合、それをまず確かめながら走りますね。左ハンドルで富士の1コーナーを走ると、見えなくて曲がり過ぎたことがありますよ(笑)。



菊地 靖プロ

本誌でもお馴染みのインプレッション&セッティング能力に優れたレーシングドライバー。毎年のスーパーバトルでも各ショップから引く手あまただ

ヘルメットを被った状態でも自然に前が見られるようなポジションをまず作り、そこから足や手を細かく合わせて行く。HANSも考慮して合わせたい

ステアリング操作を優先 手からポジションをつくる

ボクは身長が181cmあり、なおかつ座高が高めなので(笑)、ポジションづくりには苦労します。とくに耐久だとチームメイトもいるので、ポジションが合わない。今回も達也君(野上選手)とはかなりの身長差になっています。そういうときはクッションを抜きますね。スプリントの場合は、人間もエンジンに次ぐ重量物なので、可能な限りシートは低く置きたい。ポジションは妥協点を探すのが大切だと思っていますが、手と足でいえばボクはステアリングが遠いほうがいやなので、手を優先してポジションを決めます。



井尻 薫プロ

インストラクター経験も豊富なレーシングドライバー。最近ではアウディのドライビングレッスンにも携わっている。適切なアドバイスは定評がアリ



クルマの特性にボクが合わせてポジションをつくる

ボクも若い頃は、低くして寝かせて……というのがよかったです。最近はそのクルマの特性に合わせてポジションをつくるように意識しています。そのクルマの挙動を理解して、それをコントロールしやすいようにするんです。だから車種によって、シートポジションは結構

変わるね。でも、それが面白いと思います。また、できがいいクルマはすでにオリジナルのポジションを持っているんですよ。たとえば今回乗る911なんかは、最初から凄く立ち気味のポジション。ステアリングを抱えるように座るんですけど、これを昔は『なんでこんなポジションなんだ』って思って直しました。でもこのポジションにしたがって運転してみると、きちんと911を自在に運転できるんですよ。一流のスポーツカーって、ドラボジだってそのクルマの特性に合わせてつくられているんです。

荒 聖治プロ

ル・マンウィナーでもあり、昨年はスーパーGT300クラスで活躍した日本のトップドライバー。じつはチューニングカーやスポーツカーが大好きという一面も持つ

体全体に体重が掛かるようシートバックを寝かせる

シートに腰を深く埋めるとか、ステアリングを180度回したときに背中が離れないながらも、シートバックをできるだけ寝かす方向です。それだとひざが窮屈になる場合もありますが、その方が体重がお尻だけに掛からず、体全体に掛かり、体も痛くなりませんし、クルマのGを前身で感じ取ることができます。ポケットシートは体に合うことが大前提ですが、HANSをしたときに違和感があるのは嫌なので、最近はあまり背中が丸くなり過ぎないものを選んでいきます。

松原亮二プロ

ヴィッツレースではポール12回、優勝9回の圧倒的な強さを持つレーシングドライバー。昨年は86/BRZレースにもスポット参戦している



修正舵を当てるために肘とドアの接触は避けたい

自分はまずに足から調整します。ブレーキ踏力が一定に掛けられて、ストレスがない位置に。シートの高さはコースによっても変わりますね。自分は『見えない』ことがストレスなので、それがないようにします。ステアリングは修正舵が一番早く当てられて、ヒジがドアとかに当たらないことが大切。フォーミュラだとヒジを狭めますけど、ボクは広げて運転したいんです。自分の好みを知るのも大切だと思います。

市販車に関してはカウンターステアに備えるために肘を開けて運転するスタイルだという松井さん



パワーハウス・アミューズ代表 松井仁志さん

Zや86のチューニングに定評があるパワーハウス・アミューズ代表の松井さん。今年からスーパー耐久シリーズに86で初参戦する



Gを感じて走るためにシート選びとシート剛性が重要

まずはシート選び。シートが合ってなかったらドラボジも決まらないです。そして大事なのがシートの剛性。走っているときによれるようだと、Gも感じにくい正しい操作もできないですから。ツアリングカーのシートは自分の体に100%フィットするわけではないですが、その中でも一番自分に合うモノを選んでほしい。あとレーシングカーでポジションをつくる場合は、すべてに妥協しないで位置を決めます。それでも妥協しなくてはいけない場合は、ボクは手に合わせます。

田中哲也プロ

スーパー耐久シリーズで5回のシリーズチャンピオンを何度も獲得しているベテランレーシングドライバー。的確なインプレとパーツ開発能力に定評がある



変更の効かないペダル位置を基本に合わせる

シートポジションで一番融通が利かないのはペダル位置なので、まずこれが操作しやすいように合わせます。次にステアリング。とくにマニュアル車を運転する場合は、体が動くとシートとシフトレバーの距離がいちいち変わってしまって、シフトミスにつながります。あとはクッションが劣化して来ると密着度が下がるので、そこも少し意識しています。そのほかは基本的にはルールとシートにしたがって合わせて運転するので、シートの角度はあまり意識しません。

小河 諒プロ

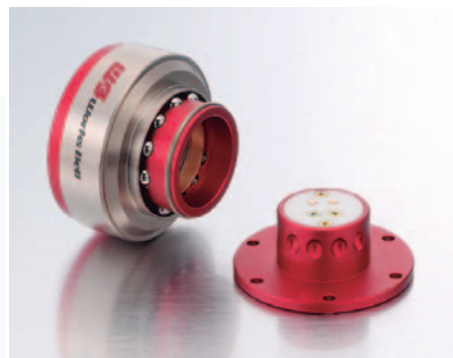
2005年にレースデビュー。2008年には全日本KF2クラスに参戦し第三戦SUGOでは3位入賞。若手のホープとして期待されているドライバーだ



理想のポジションに近づく お役立ちパーツはこれだ!

便利なアイテムを駆使してドライビングスキルを高める

STEERING PARTS



サポート性のいいシートでも
乗り降りしやすい優れモノ
Works Bell ラフィックスGTC

太ももまでしっかりとサポートしてくれるフルバケを
セットすると、乗り降りするときステアリングが邪魔に
なりがち。そこを改善してくれるのがこのラフィックス
GTC。ワンタッチでステアリングを跳ね上げられ、降ろ
せば確実にロックしてくれるそのシステムは、特許を取
得している。素材はジュラルミン。3万4800円(税別)

ワンアクションで装着できる
ステアリング脱着式ボス
Works Bell ラフィックスII

独自のボールロックシステムによって装着したときのガ
タ付きは一切なく、ホーン配線も自動的につながるため
普段使いでの問題はまったくなし。それでいて降りると
ときにはステアリングを外すことができる。カラーは5タ
イプ用意される。2万9800円(税別)

エアバッグ警告灯対応品や、
オートクルーズ対応品も用意

Works Bell ユニバーサルハブキット(国産車用)

ワークスベルの国産車用ユニバーサルハブキットは、ネ
ジ穴の精度や形状、衝突時の二次被害の軽減などを考慮
してつくられていて、もちろん車検対応品。ノーマルタ
イプやエアバッグ対応タイプ、クルーズコントロール対
応タイプなど、車種ごとにさまざまな製品を用意している



ステアリング位置を低くしたい。
その願いを実現するアイテム

R's RRPステアリングローポジションスペーサー

シートをホールド性のいいものに換え、さらにローポジションとし
たとき、ステアリングはノーマルで備わっているチルト機構を使って
下まで下げても、あともうちょい低くしたい、ということになりがち。
そのとき昔から行われていたのが、スペーサーを挟み込んでコラムごと
と下げる手法。そのやりかたをスマートにしたのがこのアイテム

アールズ・ステアリングローポ
ジションスペーサーはZC32/ZC72
スイフト専用で価格は2700円。
セットすることで約20mmステア
リングを下げるが可能となる



アルミ削り出しでつくられた
ステアリングボスカバー

LAILE ステアリングBOSSカバー

ステアリング交換をしたときのボスにかぶせるだけで
タイトなイメージを演出できるアイテム。ZC31用とし
てつくられているが、サイズさえ合えば他車流用も可
能。そのサイズは、大径102φで小径83.2φ、ボア55φ。
長さは67ミリだ。価格は1万800円

SHIFT KNOB

スムーズなシフト操作を可能とする
「適切な重さ」がポイント

LAILE チタンシフトノブ

長さ73ミリで34ミリの径を持つチタン削り出しのシフト
ノブは、同じ大きさのアルミ製ノブが約130gなのに対して
約225gとなっている。この重さが素早いシフトをしたとき
にも、確実な操作を実現できるポイント。5速と6速、それ
ぞれのシフトパターンに刻印あり。価格は1万2960円



PEDAL PARTS



確実に取り付けでき ヒール&トーもしやすいペダル CUSCO スポーツアクセルペダル

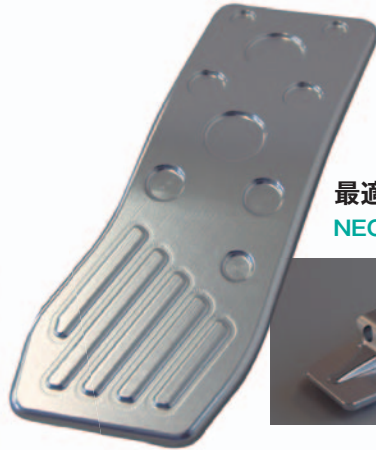
GR/GV系WRXやBR/BMレガシィ、86/BRZなどのほか、インプレッサG4やエクシーガ、フォレスターにも対応するスポーツアクセルペダル。86/BRZは純正アルミペダル車と樹脂ペダル車、ともに装着可能。全車ともにボルトオンで装着でき、ボトム部が広くなっているためヒール&トーしやすい、というのが特長。価格は3800円(税別)



左足を踏ん張るのは スポーツドライブの基本

LAILE ドライバースフットレスト&ペダル

幅広く車種対応しているレールのフットレストは、滑り止め効果のある穴開けアルミをベースにアルマイト仕上げしたものの。同じ仕上げのペダルとセットで装着すれば、スムーズにペダル操作をしつつ左足で身体を保持でき、上半身がリラックスできてステア操作もスムーズになる。4320円～



最適なポジションと操作性を実現可能

NEOPLOT アクセルペダル・ネオ



純正アクセルペダルと交換することで、剛性感のあるペダルタッチと適度な滑り、自然なポジションを実現。それによってアクセルワークが自然に行えるようになる。当然のことながら車種別専用設計品で、対応車種は86/BRZのほかWRXやレガシィ、レヴォーグ、エクシーガなどスバル系がメイン。的確なアクセルワークは運転の一助になる。価格は17000円(税別)～

ヒールポジションの固定で 身体が安定するお役立ちパーツ

NEOPLOT フットレストバー・ネオ

面で踏ん張る純正フットレストは、その角度によって力が入りにくかったりしがち。それを改善するのがこのフットレストバー・ネオ。車種専用設計されたラウンドバーやウェーブバーが、母指球での踏ん張りを可能とし、それがヒールポジションの固定や右足とのシンメトリーを実現。さらに取り付け時にバーの位置を変えたり、左足を置く位置を変えることで、好みのポジションも実現可能だ。8000円(税別)～



走りを重視する場合には左足の母指球でバーを踏めるようセットするのが基本。そのときにも足をスラせばリラックスポジションとすることも可能となる



母指球でバーを踏めるところにセットしても、踵をスラせばリラックスポジションとすることも可能。バーで支えるメリットだ

SEAT PARTS

適切に装着することで、 ホールド性を大幅にレベルアップ

BRIDE チューニングパッド

バケットシートに取り付けることで、より身体にフィットした形状としてくれるのがこのチューニングパッド。ヘッド用やサイド用、ニー用、ランバー用が用意されているので、シートに座ったときに身体とシート形状のフィットを確認し、隙間を埋めるような感じで装着していきたい。カラーはそれぞれ、ブルーとレッド、ブラックを用意している。価格は3240円～だ



街乗りやサーキットでパッドを付け外しして使い分けるのが基本。サーキットでは身体をホールドすることが重要なので、強力なGに耐えられるように自分の身体に最適なパッドチューニングを施そう

ワークスベル TEL0266-70-1477 <http://www.worksbell.co.jp>
レイル 神奈川県横浜市戸塚区平戸町335 TEL045-824-1835 <http://www.laile.co.jp>
R's 静岡県浜松県東区貴平町505-1 TEL053-431-6303 <http://www.rsrs.jp>
キャロッセ TEL027-352-3578 <http://www.cusco.co.jp>
プロト TEL0566-36-0456 <http://www.plotonline.com>
ブリッド TEL052-689-2611 <http://www.bride-jp.com>

自分が選ぶべきモデルが見つかる! BRIDEサーキット向けバケットシート型録

LOW MAXシリーズ



保安基準適合

ZIEG III ジーグ3
価格：10万5840円～21万1680円

身体を包み込むようなバックレスト形状

前ページで紹介したピオスIIIをベースに、より深いバックレスト形状を持たせたのがこちらのジーグIII。背中を丸めて座するような姿勢となり、アイポイントをいっそう低くできる。定番のジータシリーズを使っていたサーキット派が、さらにスポーティな着座位置を求めてこれに買い換えることも多い。ニーサポートも高くなっている

保安基準適合
FIA規格取得



ZIEG III type-R ジーグ3 タイプR

価格：10万5840円～21万1680円

ホールドを高めた硬派モデル

よりホールド性を高めたのがタイプR。シートバックはさらに深く着座する形状となるほか、シールド形状も変更されている

保安基準適合
FIA規格取得



ZIEG III type-R japan ジーグ3 タイプR ジャパン
価格：14万6880円

高級スポーツにも最適!

ジーグIIIシリーズの最高峰モデル。シェルに強さと質感を兼ね備えるスーパーアラミド素材、シート地には高級スウェードを採用した

競技のために生まれた本格シート

RACINGシリーズ



FIA規格取得

MAXIS III マキス3

価格：14万3640円～28万4040円

低さも極めた純レーシングシート

シェル底面を専用レールの間に落とし込み、従来以上のローボジ化を実現したローマックスシステムを採用。また、圧力を分散させるウレタン形状となっており、長時間の走行でも疲労が少なく、クラッシュから頭部を守るヘッドレスト形状も特徴だ。競技専用モデル

FIA規格取得



GARDIS III ガルティス3
価格：14万3640円～28万4040円

ジータIIIの潮流を受け継ぐ競技用モデル

そのルーツはフルバケの基準モデルであるジータIII。ドライバーを選ばない完成されたシェル形状のままに、後方からのオフセット衝突などに有効とされるヘッドサポートを追加した。シェル素材はFRPとカーボンアラミドの2タイプを用意し、いずれもFIA規格を取得

FIA規格取得



ZODIA ソディア
価格：9万1800円

ロータスやビートのために専用開発

エリーゼ/エキシージ乗りの熱い要望に応えて開発された。専用シートレールとの組み合わせで、驚きの低さを実現するローマックスシステムを採用。飽きのこないダブルステッチデザインも特徴だ。ビートやカプチーンにもピッタリの車種専用設計となる。競技用

FIA規格取得



PROFACE プロフェス
価格：15万4440円～30万5640円

HANS対応の競技用フルバケ

競技専用レーシングバケットシートの最新作で、ハンスデバイスに対応しているのが最大のポイント。ベルトホールが大きくなっているため、どんな身長ドライバーでもしっかりとハンスを固定できる。ヘッドレスト形状もハンス装着を前提とした余裕のあるつくりとした

ローマックスシリーズとは

車内空間がタイトな車種のために生まれたブリッド独自の特許技術。シートシェルの底面が出張った形状になっており、専用シートレール(LF・ZFタイプ)の間にそこを落とし込むことで、従来以上のローボジ化を実現する。また、ハンドルセンターとシート位置がズレてしまう車種は、これを解消できるのも魅力だ。ただし、ローマックスシステムは専用レールと組み合わせないと効果を発揮しない。購入時には適合を確認したい

リクライニングシートでもスポーツ走行が楽しめる! リクライニング LOW MAXシリーズ



保安基準適合

GIASII ガイアス2
価格:19万9800円~20万3040円

フルバケ並のホールド性を備える機軸モデル

フルバケ並のホールド性を誇るガイアスIIは、40段のリクライニング調整機構を搭載するセミバケットシート。独自構造のモノコックシェルにアルミフレームを組み合わせ、軽さと強度を両立した。ローマックスシステム採用により着座位置もばっちり下がる。カラーは全5色、シェル素材は2タイプと、選択肢の幅が広いのもうれしい



保安基準適合

GIASII SPORT ガイアス2 スポーツ
価格:15万1200円

ガイアスの高性能をお手軽に!

ガイアスIIの派生モデル。背面と座面を支える骨格にスチール材、シート表皮にファブリック生地を使用。FRPシェルをみの設定となる



保安基準適合

GIASII japan ガイアス2 ジャパン
価格:19万9800円

高級感のある表皮が特徴的

スウェード表皮を惜しみなく使用したガイアスIIの高級仕様。シェルはカーボンと同様の引っ張り強度を実現したスーパーアラミド製だ



保安基準適合

STRADIAII japan ストラディアIIジャパン
価格:19万9800円

グレーロゴが日本の証

ベースはストラディアII。モノコック構造のシェルにスーパーアラミドを採用、シート表皮には高級感のあるスウェード生地をあしらった

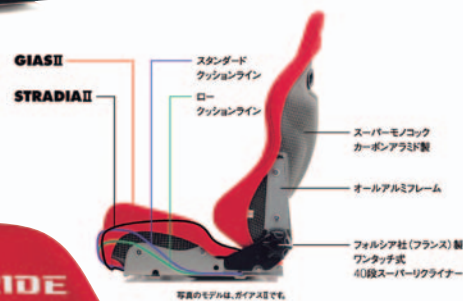
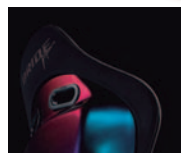


保安基準適合

STRADIAII japan VENUS
ストラディアII ジャパン ビーナス
価格:19万9800円

きらびやかなバックシェルに注目

FRPシェルを妖艶な光を放つヴィーナスカラーでコーディネート。シート生地はストラディアIIジャパンと同様の高級スウェードだ



保安基準適合

STRADIAII REIMS ストラディアII レイムス
価格:18万9000円

背面までフルカバーした新定番シート

スチールフレーム&FRPシェルを採用するストラディアIIスポーツから派生した新機軸モデル。高級スウェードを背面まであしらったのが最大の特徴で、ショルダーやシートバックにはレッドやブルーのアクセントが入るモデルも用意(写真はブラック×ブラックモデル)



保安基準適合

STRADIAII SPORT
ストラディアII ジャパン スポーツ
価格:15万1200円

スチールフレーム&FRPシェル仕様

乗降性に優れたストラディアIIシリーズで、一番手頃なモデル。フレームには剛性の高いスチール、シェルには軽量のFRPを採用する



保安基準適合

STRADIAII ストラディアII
価格:19万9800円~20万3040円

ニーサポートを低くして乗降性を向上

ガイアスをベースに、ニーサポート部分を低く設計することで乗降性を向上。リクライニング機構とあいまって高い実用性を誇る。軽量で高い剛性を確保したアルミフレームを採用することや、ロー/スタンダードクッションの2タイプから選べるのはガイアスと同様だ