

GT-R

Magazine
163 2022/Mar

Aut Messe Web
<https://www.automesseweb.jp>

令和4年2月1日発行・発売(偶数月1日発行・発売)
通巻148号 第26巻 第2号

この先も乗り続けるために今考えたいこと

Rらしさとは何か?

日産ワークス謹製のRB26コンプリートメニュー
NISMO R3エンジン初試乗
ボディ強度の計測で現状を把握できる!?
Rの骨格を科学する





モノコック構造のシェルはリーズナブルなシルバーのFRP製と性能を重視したブラックのスーパーアラミド製がセレクトできる



BRIDE
GIAS III

21万4,500~27万5,000円(税込み)

ストリートで威力を発揮する 拘りのセミバケ誕生

ノーマルとの違いを確認したければサーキットを走るのが理想だ。確実に納得できる。本気で走り向き合っていくならばぜひともセレクトしたい逸品が誕生した。街乗りからサーキットまで幅広い走りを支える「ブリッド・ガイアスⅢ」は見逃せない

文：増田高志 写真：澤田優樹
ブリッド ☎052・689・2611 <https://bride-jp.com/>

スパルタンなルックスから想像できない快適性を誇る「ストリート最強となるスーパーセミバケットシート」を開発コンセプトに掲げて展開している「ブリッド」の「ガイアスⅢ」はシリーズ第3弾の新作。16年もの長期に渡り第一線で支持されつづけたロングセラーモデルの傑作が、さらなる進化を遂げたフルモデルチェンジを敢行。サーキット性能とストリートの便

利性をハイレベルで両立させたモデルであるストラディアⅢがベースのガイアスⅢは、よりホールド性を向上させたスパルタンモデルという位置付けで、もちろん保安基準適合品。基本的なモノコックデザイン、それにレバー操作で簡単に確実なリクライニング機構を採用しているところはストラディアⅢと同じでありながら、ガイアスⅢではディープなシヨルダーサポートとハイサイドサポートを使って肩から腰、それに太腿までをしっかり包み込み、今までにないホールド性を実現した。

正直に言えばホールド性の向上は、クルマへの乗り降りの際には多少は気を使う場面もある。しかしそんな些細な気配りを帳消しにする計り知れないメリットが入る。その最たる理由は、身体への負担を軽減することだ。ホールド性が低いシートでは身体が動いてしまい、それを支えるために筋肉の収縮が多発して疲労が溜まりやすくなってしまうのだ。また最適なドライブングポジションを保ちにくく、姿勢が崩れることで腰を中心とした身体への



肩を横から包むようにして抑え込む形状のディープショルダーサポート。ガイアスIIと比べるとホールド性能がさらに向上していて、どうしても動きやすくなってしま上半身をしっかりとホールド。こうしてドライビングに大きく貢献してくれることが何ものにも代え難い魅力だ



太腿をガッチリとホールドするために十分なボリュームを持たせているハイサイドサポート。腿部クッションは厚みのあるスタンダードクッションと厚みを3分の2に抑えているロークッションが選択できる。座面には発泡ウレタンを採用し、耐久性と座り心地を向上させている



シートシェル下面の凹部分にシートレールを配置することで、狭い座席スペースの車種においても適正なハンドルセンターとローポジションへのアプローチを行う。これがブリッドの特許技術であるローマックスシステムである。股下にはベルトホールも設置されている



セミバケットシートのポイントとも言える背もたれの角度調整。バケットシートと同様のホールド性を確保しつつワンタッチで自分の身体に合わせられる便利な機構だ。しかし一体構造のフルバケットシートと比較すると可動部分があることで強度、剛性ともに低下してしまう。そこでブリッドではシェルを2重で仕立てたモノコック構造で対応。だからフルバケットシートにも決して引けを取らない実力を発揮する



バックラッシュを極小に抑えた新開発のリクライニング機構を搭載。また座席スペースに余裕のないクルマでも操作がしやすいようにレバーを新たに設計して採用。便利性や耐久性が向上している



ホールド性と快適性をハイレベルで融合

負担が高まる。ガイアスIIIの場合は全身をしっかりと包み込むので不必要な身体の動きを抑制して、最適な運転姿勢が崩れないようにサポート。見た目はハードに感じるが、乗り込んでしまえばイメージと違ってすこぶる快適だ。気になるガイアスIIからの進化は、重要な骨格であるボンフレームとモノコックシエルの大幅な機能向上だ。とくに剛性と強度が飛躍的にアップしている。3D-CADをフルに活用して解析設計した結果、フレームの耐荷重強度が200%、ねじれ強度が40%、バックレスト前突強度が15%と、各項目で着実にポテンシャルを高めている。

こうした成果はサスペンション本来の動きを身体全体で感じ取りやすくなるばかりでなく、サーキットなどでのフルブレーキング時の圧倒的なストッピングパワーにもシートが余裕を持って耐える。このアドバンテージは想像以上に大きい。

誌面だけではとても説明し尽くせない進化を経ることで横G、加速G、そして減速Gとあらゆる方向から襲いかかってくる荷重をもともせず受け止めてくれる。そんな頼りになる強靭さが、スポーツドライビングにおいては最強の武器となる。

いくらチューニングを施しても、どれほどドライビングテクニクを向上させても、身体をしっかりとホールドしてくれるシートでなければ、クルマのポテンシャルはフルには発揮できないものだ。

お気に入りのGT-Rの走りの質感をさらに引き上げるためのシート選び。これは真剣に取り組むべきだ。ドライビングを極めたいユーザーにとってガイアスIIIは心強い味方になってくれることは間違いない。



進化するノウハウ、移り変わるトレンド

平成チューニング 調律の系譜

016 スポーツシート

文：増田高志 写真：澤田優樹
取材協力：ブリッド ☎052・689・2611 <https://bride-jp.com/>

クルマのシートは単なる座るための道具ではない。走りに直結するパーツだ。サスペンションの動きを伝えたり、コーナリングや減速時には身体への負担を軽減。心地よさまでも考慮した作り込みは、決して侮ることはできない。紛れもなくシートは機能部品であり、GT-Rを存分に楽しみたいのなら要注目だ

クルマの動きを知るためにシートは見過ごせない存在
クルマを自在に操ることはこの上ない喜びだ。愛車を思うがままに動かすことができればどれだけ感動できることか。それを得るために多くのユーザーはドライビングテクニックを向上させたり、チューニングを施したりとあらゆる手を尽くす。GT-Rのオーナーならばこの取り組みは他人事ではないはずだ。狙い通りに操れるようになれば努力や手間は惜しくはない。だが思うように進歩しない場合だってある。成果が出ないからいつそう気合を入られる。しかし上手いはずなのに、終わりのない悪循環に途方に暮れる。「そんなときは意外にシートに問題がある場合が多いものです。なかなか気付かないもので、多くの人は見逃しています。そもそも気合いでは運転は上達しません」と指摘してく

「クルマを自在に操ることはこの上ない喜びだ。愛車を思うがままに動かすことができればどれだけ感動できることか。それを得るために多くのユーザーはドライビングテクニックを向上させたり、チューニングを施したりとあらゆる手を尽くす。GT-Rのオーナーならばこの取り組みは他人事ではないはずだ。狙い通りに操れるようになれば努力や手間は惜しくはない。だが思うように進歩しない場合だってある。成果が出ないからいつそう気合を入られる。しかし上手いはずなのに、終わりのない悪循環に途方に暮れる。」

「上質なシートに換えて走ってみると誰もがロールの多さを再確認するはず。それまではシート本体の遊びであやふやになっていた動きが、ダイレクトに身体に伝わってくるようになります。本来のクルマの動きを正確に把握できればドライビングの追求はあり得ません」
言われてみれば確かにそうだが、往々にしてサスペンションやエンジンを優先してしまい、シートは後まわしになりがちだ。しかし、冷静に考えればクルマを操作する人間の身

アドバイザー ●BRIDE 高瀬嶺生代表

「より快適で、より楽しく、より安全にドライビングが行えるシート作りに日夜働んでいます。ユーザーに心底喜んでもらえるアイテムを提供するのが使命なのです。多くの方々の意見が反映されていることが実力の秘密。とにかく一度座ってみてください」





右はブリッド創業間もないころの製品。純正のシートと大差ない形状で、まだロゴマークもなく時代を感じるデザインだ。初代のロゴマークは'83年に発表。特徴的なグラデーション生地を採用したのは'85年からだ。中央は'86年に登場したネットのヘッドレストが特徴的なUNIシリーズ。創業当時の製品よりもサポート部分にボリュームを持たせてスポーツ性を高めている。同じ年には左の高級本革モデルであるNOVAも発売された

シートを換える文化の確立に奔放する



どちらも'03年にデビューした製品で形状がよく似ている。ブリッドイズムを集結させた当時のリクライニングシートのトップモデル。右がエルゴIIで左がブリックスII



'03年登場のジータIII。5年前に登場したジータIIを踏襲して、さらなる進化を果たしたフルバケットシート。外観からは現代の製品とそれほど差がないように感じる



'09年のハイライトとなったリクライニング機構付きのセミバケットシート。右から乗り降りしやすいストラディアIIと、よりスポーツテイストを強めたガイアスII



'04年にデビューしたバイオスIII。ニーサポートの高さを抑えた乗降性の良さ、バックレストを起こした視認性の良さが特徴のフルバケットシート。初めてローマックスシステムを採用したモデルでもある



'04年には適正なハンドルセンターとローポジションを追求したローマックスシステムが誕生

体が不安定ならばまともになど走れるわけがないと納得できる。「本気でドライビングと向き合うならばまずはシート。足まわりに手を入れるのはその次です」

ブリッドの創業は昭和56（1981）年。また市販車のシートを換えるという文化はなく、シートと言えばモータースポーツで使う無骨なフルバケットしかなかった。

だからこそ高瀬代表はシートに目をつけた。市場がないからこそ新たに作って開拓していく。二番煎じではなく先駆者として新分野を切り開く。ストリート狙いだったのでリクライニング機能は必須で、イギリスブランドのリクライニングシートを研究して製品に反映させる。と同時に創業当時はラリーが盛んだったのでラリーに使えるシートも手掛けた。

無名だったブリッドの名前が全国に広がるきっかけになったのが80年代中盤での土屋圭市氏とのコラボレーションだ。愛車のAE86に装着してストリートでのバケットシートの必要性をアピール。想像以上に多くのユーザーの共感を得た。

昭和の終わりにはB級ライセンス市場を広めるためにジムカーナとダートトライアルに参入。平成に入ってからHKSがR32で参戦していたグループAにも採用された。機能向上に明け暮れていた時代だ。シートの車検対応に注力するものもそのころで、日本でのスポーツシートの本安基準の確立に貢献。94年のことだ。

「ブリッドの機能や安全性が一気に熟成していき、量販店でも扱われるようになり、ブリッドファンが増えていきました」

'03年あたりで画期的な剛性アップに行き着き、現在へとつづくブリッド流儀を生み出して飛躍を遂げる。



左のストリームスは基本的な狙いはユーロスターIIと同じながら腰のサポート性を重視。人間工学に基づいたバックレスト形状で腰椎への負担を減らすメディカルコンフォートモデル。どちらも現行で販売されている製品だ



右のユーロスターIIは身体全体を包み込むような感覚でホールド。特に肩のサポート性を上げてスポーツテイストを演出している。その機能にロングドライブに不可欠な快適性を見事に両立させたスポーツコンフォートモデル

ユーザーの声を反映させた作り込み

機能部品ならではの宿命でシートにも経年変化がある

純正シートは不特定多数のユーザーに合わせるが大前提。GTRオーナーといえどもスポーツ走行好きばかりとは限らない。徹底した快適志向のユーザーだっているはずだ。そんなあらゆる要望に対処するために走りや特化したシートは受け入れられない。だから自然に無難なものに落ち着く。

さらにはコストも考慮しなければならず、妥協の多さも否めない。純正品の中にはステアリングのセンターとシートの位置が合っていないものだってある。この状態だと運転しにくいことは明白だ。

「GTRのシートは純正品の中ではよくできています。街中で普通に使っているならそれほど不満はないはず。しかし、例えば第2世代は登場からかなり時間が経っており、シートがへたっているものも少なくありません。こうなると本来の機能は発揮できませんが、内部に使われているウレタンの経年変化は避けることができないのが現実です」

新品のシートは残念ながら現在で



コンフォートモデルには高密度のウレタンフォームを採用している。体圧の分散に優れていて、座り心地も非常に良い

は入手できない。ウレタンの交換も現実的ではない。そこでブリッドの定番となる。万人向けのノーマルとは一味違う機能が冴え渡る。とはいえない。快適性も考慮されているから安心だ。モータースポーツ用シートでさえ不快感は無敵なのだ。

「座っていることを忘れるようなシートを目指しました。こうすれば長時間ドライブ中に集中できますからね。意外かもしれませんが、この快適性はモータースポーツからのフィードバックです。レースはストリートとは比較にならないほど条件が過酷なので、レーシングドライバーからはシビアに指摘されます」

フィードバックはモータースポーツばかりからではない。一般ユーザーからの声も十分に反映させている。だからこそ日本人の体型に合った、日本で実際に使って価値のある製品が生み出せるのだ。

「すべての不満を解消させる意気込みで開発しています。もちろん一つのシートでは対応できないので、自分の体型や用途にぴったり合ったアイテムが見つけれ出るほどブリッドとしてラインアップを充実させていきます。シートアイテム数は80を超え

座っていることを忘れるような快適性を目指す



ていて、専用シートレールは8000車種以上。しかも細部に渡って理想を追求した信頼できる日本製に拘っています」

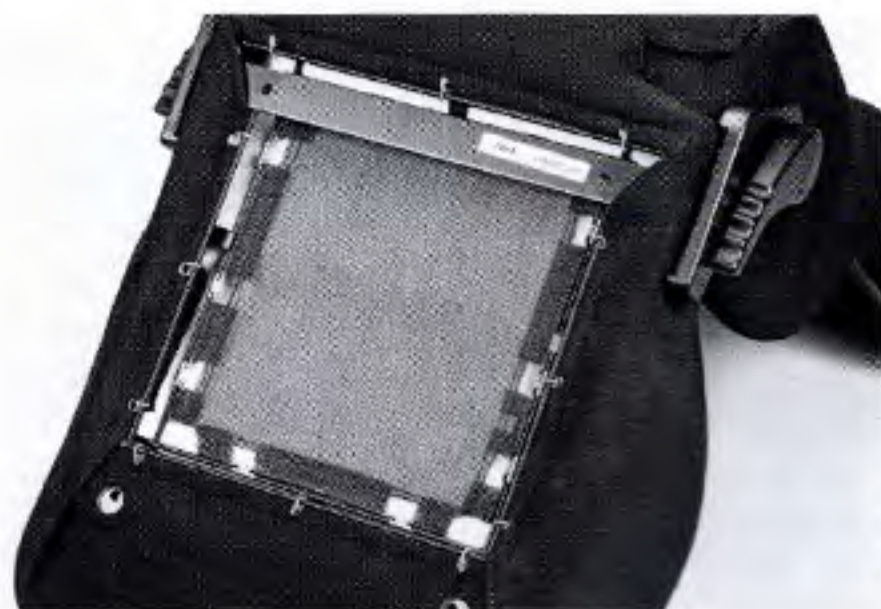
そんな数あるブリッドアイテムの中でGTRに合うのはどのタイプだろうか？ 選択が大変そうだな意地悪な質問を高瀬代表にぶつけてみる。すると答えは拍子抜けするくらいすぐに返ってきた。

「ごく普通のGTRユーザーならばユーロスターIIかストリームスのどちらかを選べば間違いありません。この選択は第2世代ばかりでなくR35にも当てはまりますよ。特別に走り特化した使い方をしているユーザーは物足りないでしょうが、そういう方は何をチョイスすれば良いのか自分でわかっているものです」

コンフォートを追求したストリーム



リクライニング機構は当初は右の無段階のダイヤル式だった。それが8年ぐらい前に中央の有段階のダイヤル式になり、6年ぐらい前からは左の有段階のレバー式を採用する



19年ぐらい前まではウレタンで吸収しきれなかった衝撃はS形状のバネに対応していた。しかし最近では性能、耐久性に優れている高張力ネットを採用している

スト、それよりも絶妙にスポーツテイストを注ぎ込んだユーロスターII。共に純正シートから変更してもそれほど違和感はないものの、ちよつとベースを上げて走ったり、ワインディングを駆け抜けたらした場合に俄然威力を発揮する。シートとの一体感は異次元のフィードバックだ。体圧を分散して受け止められているような心地よさで、ロングドライブ時にリラクセスしているのを実感できる。

「昔は疲れにくいシートでしたが、技術力が向上した今では疲れないシートと言い切れるほどのプライドを持って提供しています。ブリッドをスタートさせてからは常に進化のこまばかり考えていました」

最優先させたのはシートの真髄である剛性感である。操作性、安定性、信頼性、それに快適性とあらゆる項目を満たしてくれるからだ。



20年発売の現行モデルであるストラディアⅢ。リクライニングシステムを有するバケットシートながら、モノコック構造のシェルを採用しているため剛性や強度は申し分なし。サーキット性能とストリートでの使いやすさを融合させた傑作シート



13年には満を持してハイエンドユーザー向けのブランドである「エディルブ」も誕生した。機能はブリッドのアイテム同様で質感を重視。



本革と比べてメンテナンス性が非常に高く、心地よい感触と機能性を両立させたプロテインレザーでカバーして、背もたれと座面にはマイクロファイバーで構成されたウルトラスピードにより通気性に優れたパンチング加工を採用

質感の向上にも抜かりなく対応する

絶妙なバランスで演出する
スパルタンとコンフォート

前のページで登場したユーロスタ
ーⅡとストリウムスはブリッドのカ
テゴリーの中ではコンフォートモデ
ルという位置付けになる。構造とし
ては純正シートと同様にスチールの
フレームにウレタンを組み合わせて
仕立てている。

さらにスポーツに重点を置いたモ
デルも存在する。シェルとウレタン
を加えたシンプルなフルバケットシ
ート。そしてシェルを背面と座面と
に分けることでリクライニング機能
を導入したセミバケットシートがラ
インアップされている。

基本的にはブリッドのアイテムは
前述のとおり剛性感と快適性を重ん
じて進化してきた。こうして得られ
るスポーツテイストをどこまで色濃
く押し出すか抑えるかで、タイプを
細かく分けている。

コンフォートモデルは心地よさの
ためには多少ポリウムが出て、重
くなっても良しとする。いっぽうの
バケットシートは軽さも重要で、ス
ポーツを主軸にするので贅肉は極力
削ぎ落したい。こうした目的をハ
イレベルで実現させるためにブリッ
ドは尽力している。

「コンフォートモデルはスチールフ
レームを使っているから、重くなっ
てしまいがちですが剛性感が出る。気
にしなければいけないのがバケットシ
ートです。軽量化のためにスチール
フレームは使わず、シェルの造形や
素材を工夫して剛性を引き上げなけ
ればなりません。それでもフルバケ
ットシートならば一体構造なので有
利なのですが、問題なのが2分割構
成のセミバケットシート。リクライ
ニング部分があるために負荷を受け

止めにくいのです」

その対策として採用したのがシェ
ルのモノコック構造だ。二つの素材
を重ね合わせることで内部に空間を
作り、箱のような形状にして剛性を
得るという作戦。手間はかかるが確
実な効果が得られる。こうしてセミ
バケットシートでも妥協しない実力
を発揮させている。

フルバケットシートとセミバケッ
トシートは共通して素材に配慮して
いる。基本的にはFRPを使ってい
るが、アラミド、さらにポテンシャ
ルを上げるために昔はカーボンを使
っていた。

「4年程前からカーボンをやめまし
た。カーボンは限界を越えて衝撃に
耐えきれなくなると、真つ二つに引
き裂かれてしまいますが、アラミド
の場合は折れても裂けることなく繋
がっています。最悪の状況で人間を
守ってくれるのはアラミドです」

今やブリッドのシートはクルマ用
だけでなくオフィスや自宅でもその
実力が堪能できるツールも用意する。
「第2世代Rが現役だったころより
もタイヤやチューニングパーツは進
化して絶対スピードも上がっていま
す。安心・安全のためにシートも大
切に考えてほしいです」。シート交
換の文化を日本に根付かせた高瀬代
表の熱い想いがここににある。



ヘッドガードが特徴的
なFIA規格取得のコン
ペティションモデル・
ベロシリーズもある。
写真は競技専用モデル
のMSだが、保安基準
に適合しているCSや
VSも選べる

リクライニングするフルバケのためのモノコック構造



組み付け前のストラディアⅢ用バックシェル。ブリッドが長年追求し続けてきたホールディングテクノロジーを惜しみなく導入して生み出した渾身のフォームと言える。モノコック構造の内側の素材はFRPに統一されている



こちらはバックシェルの外側になる。マテリアルはFRPとアラミドがセレクト可能になっている。内側とはカタチが異なるパーツを張り合わせて剛性や強度を高めている。この強靱な骨格がドライビングをサポートする



日本製に拘り、手作りにも拘る体制だ。オートメーションではどうしても対応できない手間を惜しまずに注ぎ込んで、妥協を徹底的に排除する。ユーザーの喜ぶ笑顔を想像しながらスタッフ一同、製品作りに励んでいる



試作品はミシンを使ってアナログで製作していく。形状が決まればそれをデータ化してNC裁断機を使って製品にする。わずかな違いがフィーリングに大きく影響するので抜かりなく取り組む



シートヒーターを搭載できるモデルもある(12V専用)。カーボンの熱線に電気を通して発熱させている。通常の熱線よりもこちらのほうが温まる時間が早く、しかも断線の心配が激減。身体を温めれば疲労軽減も期待できる



ブリッドが世界有数のチェアパーツメーカーと共同開発したマルチキャスターPRO。クルマを離れてもブリッドやエディルプの機能が味わえる。会社や自宅、さらにはガレージと工夫次第で用途は無限大に広がる



洋間用のマルチキャスターPROに対して和式の部屋でも使えるザシツを開発。ブリッドとエディルプのほとんどのシートに対応できる回転式の座椅子ベースだ。底面はフラットな形状なので床を傷につけにくい

「アミド・ユーロスター・シリーズ 保安基準試験成績一覧表」

項目	試験項目	結果
構造	1. 構造	適合
	2. 構造	適合
	3. 構造	適合
	4. 構造	適合
	5. 構造	適合
	6. 構造	適合
	7. 構造	適合
	8. 構造	適合
	9. 構造	適合
	10. 構造	適合
性能	1. 性能	適合
	2. 性能	適合
	3. 性能	適合
	4. 性能	適合
	5. 性能	適合
	6. 性能	適合
	7. 性能	適合
	8. 性能	適合
	9. 性能	適合
	10. 性能	適合

ブリッドの製品には項目ごとに試験結果を表記した保安基準試験成績一覧表が付属されている。各シートに付けられた基準登録番号も明記された自分のシート専用。車検時に必要な大切な書類だ