



直

6

Straight-Six

主義

vs

JZ

RB

卓越のチューンドベース



ZETA IV Classic

ホールド性や快適性のバランスが良く、ストリートからサーキットまでステージ問わず使いやすいスタンダードモデルの人気フルバケ。ジータIVの基本設計はそのままに、デザイン面で80~00年代のスポーツカーにも違和感なく装着できるクラシカルさを引き出したジータIVクラシック。カラーはブラックのみとなる。



ベルトホールを小径化するとヘッドレストが大きく感じることから、両サイドにクラシック専用の意匠線を追加。黒に違和感なく馴染む近似色だが、ヘッドレスト周りをスッキリと見せる引き締め効果を発揮する。



ブリッドロゴの下にさりげなくクラシックの文字をゴールドで刺繍したヘッドレスト。専用の意匠線だけでなく、刺繍デザインでも大型ヘッドレストと小径ベルトホールのバランスを整えた。



身体をしっかりと包み込むシェル形状をオーソドックスなダブルステッチでシンプルに引き立てていく。

松田次生選手



ドリフト練習中の愛機は
まだまだ進化させる予定!!

小径ベルトホールとのバランスを考慮し、ハーフカバー仕様で仕上げられたシートバック。松田選手のHR34は2シーター化している上にサーキット専用車だが、後席ありのストリート車でも、これによりオプションのシートバックプロテクターを追加することなく保安基準を満たす。

運転席のみセミバケットシートに交換した定番仕様だった。「今はナンバーなしのドリフト専用車ですけど、当初は普段乗りも快適に楽しめるように運転席側のみ快適性とホールド性を両立したストラディアIIに交換していました。ただ、先日スタイリングをカッコよくするためにURASのワイドボディキットを装着したのですが、それをきっかけにドリフト対決企画が立ち上がったので運転席側のホールド性をもっと高めたいな」と。そこで、これまで愛用してきたストラディアIIは助手席に移設し、運転席側をストラディアIIと同じ小径ベルトホールで仕上げられているジータIVクラシックに変更したんです」とは、松田選手だ。

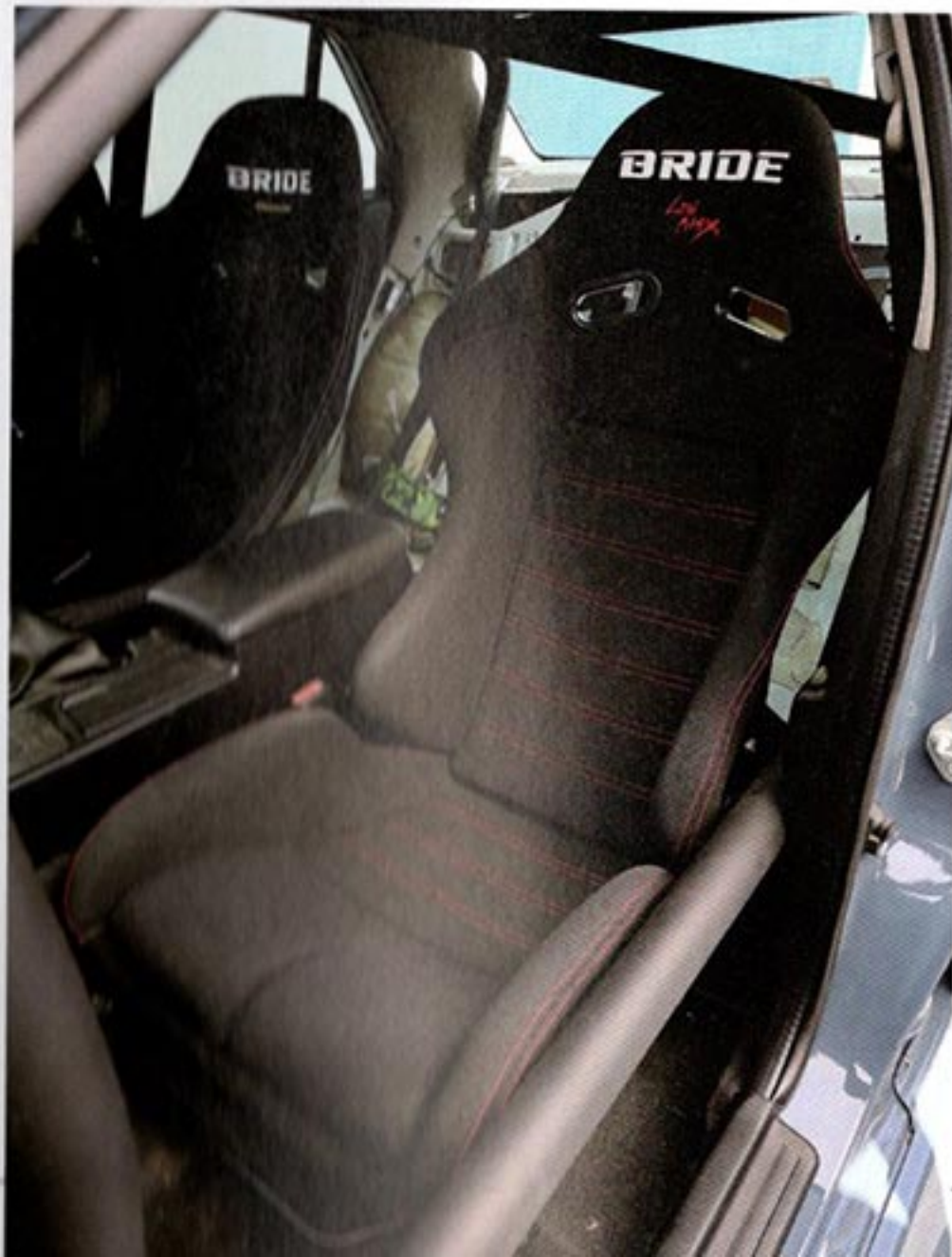
これは最新モデルの性能としつつ、ベース車両のイメージを崩さないデザインを求めているユーザーに向けたクラシカルさを引き出したネオクラモデル。最新設計のヘッドレスト周りに新たな意匠線をあしらったり、背面にハーフカバーデザインを与えたりと、小径ベルトホールとのバランスを考慮した仕上がりとして、松田選手のようにアップデートで世代の異なるシートをコンビネーションする場合でも違和感なくマッチングできるのがポイントとなっている。尚、これからベース車両のイメージを崩さない小径ベルトホールのセミバケットシートからス

愛用してきたセミバケを助手席に据え ホールド性をフルバケでアップデート

ターゲットする場合でも、旧モデルをわざわざ探す必要はない。ブリッドではフルバケットにジータIVクラシック、セミバケットにストラディアIIIクラシックをラインアップしているの、まずはストラディアIIIクラシックから運転席に投入すればOK。ホールド性をアップデートしたくなれば松田選手と同じようにジータIVクラシックを追加、ホールド性が満

STRADIA II

助手席にコンバートされたのは、ホールド性と快適性を高次元で両立したセミバケットシートとして人気を集めたストラディアIIだ。現在は大型ベルトホールを備えたストラディアIIIに進化して廃盤となったが、小径ベルトホールを採用したストラディアIIIクラシックもラインアップされている。



ストリートチューンドでスポーツシートを投入する場合、最も有力候補となるのはリクライニング機構を備えつつホールド性も高められるセミバケットシートだ。今回クロージアアップするのは、歴代GT-Rを筆頭に数々のスポーツカーを所有するだけでなく、イジめる・走るも積極的に楽しんでいるレーシングドライバー・松田次生選手のドリフトマシンHR34改RB25仕様。現在は運転席にジータIVクラシック、助手席にストラディアIIといったコンビネーションとしているが、もともとは大半のストリートユーザーと同じように

SEAT Coordination

ドリ車にはやっぱりブリッド!!

BRIDE

取材協力: ブリッド ☎052-689-2611 <https://bride-jp.com>

ZETA IV Classic STRADIA II HR34改



前後70mmワイドのURASボディキットを投入すると同時に、ナルドグレーにオールペンしてカッコ良さを高めあげた松田選手のHR34改。愛用してきたストラディアIIを助手席に再利用したかったこともあるが、90~00年代モデルとなるHR34に大型ベルトホールは似合わないジータIVクラシックでアップデートした。



ワンタッチリクライナーで快適性を引き出した、フルバケットシートに迫る大型サポートを備えて優れたホールド性能を発揮。シートのアウトラインを際立たせる赤ステッチがスポーティだ。



三栄 営業部 三浦さん
JZX100マークIIのオーナーは、本誌OPTの営業を担当する三浦さん。グリップ走行を楽しんでいたDC2時代はジータIVを愛用していたが、ドリフトに転向した際に乗降性よりもホールド性を求めて腰周りをしっかりと包み込んでくれるジグIVにスイッチした。

GLAS III

スチールフレームとモノコックシェルを組み合わせたガイアスIIIは、バックラッシュの少ないリクライニング機構と合わせて、フルバケットシートに迫る高剛性・高強度に仕上げられたセミバケットシートだ。グラデーションロゴの他に、ブラックとレッド、そして土屋圭市スベをラインアップする。



そして、助手席側のガイアスIIIは大型サポートでホールド性を高めるだけでなく、ボーンフレームとモノコックシェルで強い横Gに対応する剛性と強度を備え、ブリッドのセミバケットシートで最高峰に君

ルとしてお馴染みのジータIVと比べれば腰周りがしっかりと包み込まれる分だけ乗降性は低下するが、オーナーの三浦さんはドリフト時の安定したドライビングポジションや長距離移動時の疲労軽減を最優先に優れたホールド性のジグIVをチョイスした。

臨するハイエンドモデルだ。一般的に助手席側は快適性重視のチョイスとなりがちだが、三浦さんはドリフトの同乗走行時にセンターコンソール側へ身体が振られた同乗者によってシフト操作にロスが出た経験から、助手席側もホールド性を重視。ストリートユースでリラックスできるリクライニング機構とスポーツ走行時にフルバケットシートにも引けを取らないホールド性の両立を求めて、ガイアスIIIが最適解と考えたそう。

SEAT Coordination
ドリフトにはやっぱりブリッド

BRIDE

保安基準を満たす180度の視野角を確保した 大型ヘッドガード搭載フルバケがデビュー! XERO RS PLUS



座面やバックレスト形状、シート幅はCSと同様となるRSプラス。乗降時に擦れやすいサイド面には耐久性に優れたPVCレザー、内側はクッション性ととも高級感も高めるキルティングがあらわれている。

ホールド性を高めるだけでなく、乗員保護のヘッドガードで安全性も引き出したコンペティションモデルがブリッドのXEROシリーズ。モータースポーツを中心に活躍

する次世代フルバケットシートはRS、CS、V S、MSの4モデルが展開され、これまで大型ヘッドガードを備えたRSとMSは競技専用モデルという位置付けだった。しかし今回、RSが進化して保安基準適合モデルに仲間入り。保安基準第22条関連の「座席による審査」で座席の強度、第21条関連の「視認等による審査」でヒップポイントを基にした前方180度の視野角を確保等、規定をクリアしたヘッドガードまで覆うハーフカバーリン



グ仕様のRSプラスが誕生したのだ。ドアを開けた時はもちろん、ウインドウ越しにもレーシーさをアピールする大型ヘッドガードは、万が一の際に優れた安全性を発揮するだけでなく、強いGの掛かる走行シーンで安定した視線を引き出せる頭部のホールド性も魅力。ヘルメットを被らない普段使いでも、頭部に掛かる負担が大幅に軽減されるので、ストリートチューンドにも積極投入したい注目フルバケと言えるだろう。

4月デビューのXERO RSプラスはブラック、レッド、グラデーションロゴの3カラーを設定。保安基準適合モデルで人気を集めていたCSよりもサイドサポートは高く、ヘッドガードが大型化されている。



シートバックプロテクターなしで保安基準に適合させるハーフカバーリングはヘッドガードまで展開。ガード側面にはブリッドの刺繍ロゴ、脱着可能なパッドは頭部に掛かる強いGをしっかり支えるための硬質ウレタンが採用されている。

グラデーションでおしゃれレーシーに魅せる ホールド性重視のコンビネーション

まずは運転席側のジグIVだが、これはサーキット走行などのハイスピード領域でかかる強い横Gに対応するために猫背ライニングのシェルデザインでホールド性を高めあげたフルバケットシートとなっている。フルバケットシートのスタンダードモデル

フルバケットシートの定番となるジータIVと比べて、サイドサポートはホールド性を高めるために大型化されている。また、腿部を持ち上げたデザインでハードブレーキングやクラッシュ時に乗員が前方下方向へ滑り込んでしまうサブリン現象も抑制した。

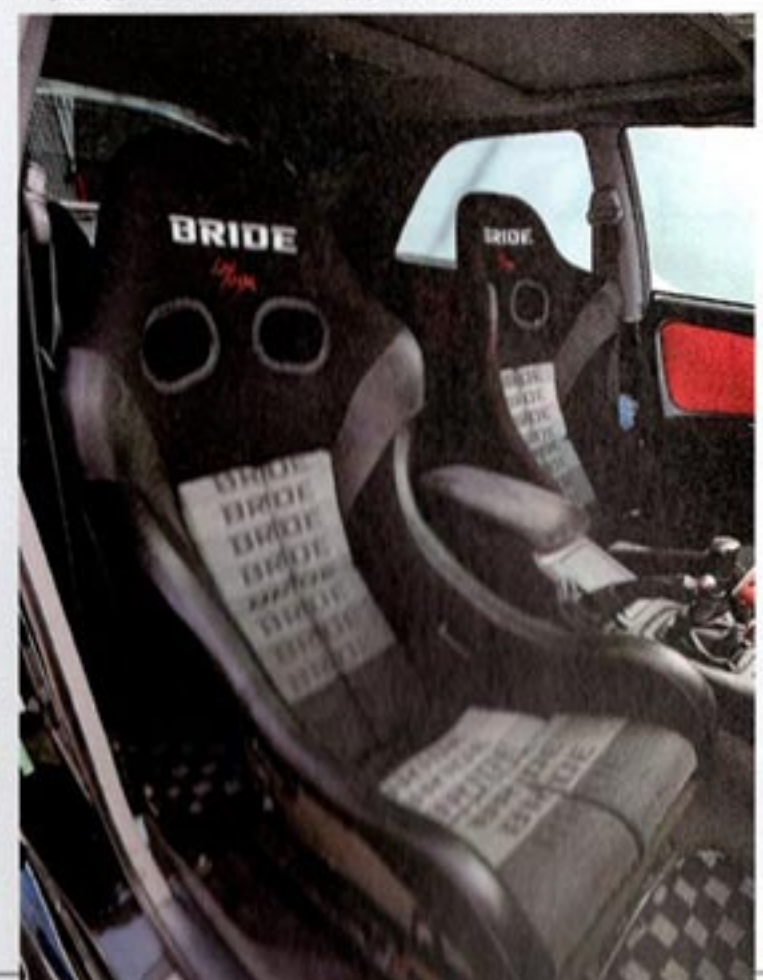


レースカーのカラーリングなどでお馴染みのグラデーションロゴは、インテリアをオシャレかつレーシーに飾る好アクセントだ。尚、乗降時に擦れやすいサイド部は耐久性に優れたPVCレザーがあらわれている。



ZIEG IV

スーパーGTで培ったノウハウを投入し、シェルデザインにはドライバーを深く包み込むための猫背ラインを採用したジグIV。ドリフトの振り返りで生じる強い横Gでもブレないドラゴンを誇るフルバケットシートで、大柄なドライバーに向けてシート幅を30mm、ショルダ幅を10mm拡大したワイドモデルもラインアップする。



シェルが剥き出しとなるジグIV、ガイアスIIIだが、後部座席の乗員を保護するオプションのシートバックプロテクターを備えれば乗車定員の変更は不要。ストリートユースも安心してこなせるシートアレンジになる。



ジグIV、ガイアスIIIともにHANSや異なる体格にも最適化できる大径ベルトホールを採用した先進モデルとなっている。レーシングハーネスの有無を問わず、ブリッドの刺繍ロゴと合わせてスポーツシートならではの存在感を放つ好アクセントだ。

外方向に張り出したボトムデザインと、前後とも片側60mmワイドのフェンダーポリウムが特徴的なBNスポーツのボディキットを黒基調で纏い、スパルタンな塊感を放つドリフト仕様のJZX100。パネルやトリム類に前オーナーの手掛けた赤が残っているインテリアは、これからグラデーションロゴのシートが映えるモトーン仕様でアレンジ予定だ。



ZIEG IV GLAS III JZX100