

THE PORSCHE MAGAZINE

令和5年7月1日発行第22巻第3号通巻118号



112

ブリッドが目指すこと

スポーツシートの役割は加減速やコーナリング中に体を支えることが第一。万が一、体が前後左右に振れてしまうと、アクセルやブレーキコントロール、さらにステアリングやシフトの操作を的確に行えず、タイムが遅くなるだけでなく安全面にも不安を与えてしまう。そのためクルマ作りの基本として、自分の体にあったスポーツシートを手に入れることが重要といわれている。

そんなスポーツシートには世界3大ブランドと呼ばれるメーカーが存在している。ひとつはポルシェ純正でも採用実績があったレカロ。もうひとつがイタリアのモータースポーツ用品メーカーのスパルコ。そして日本が産んだ純国産ブランドのブリッド。この3社が主軸になって、世界のスポーツシートは進化を続けている。

日本の車検制度に合わせた製品作り

ブリッドの誕生は今から42年前の1981年1月1日。それまでディーラーのメカニックだった高瀬氏が30歳の時に設立したのが始まりだ。もちろんディーラーメカからいきなりスポーツシートブランドに転身したのではなく、メカからのキャリアアップとして自動車部品商に転職した際、椅子の張り替え業者との出会いが次のステップへの道を開いたのだった。

「当時の日本ではスポーツシート専門のメーカーはバケットシートのみだったのです。でも僕はリクライニング機構を自前で用意できる利点を生かして、新たにブランドを設立しようと考えたんですよ。とはいっても当初は欧米のシートを見本にしていたんですが、1989年頃からBライセンスのラリーやジムカーナに向けたモータースポーツシートを手がけるようになり、現在の屋

台骨が作られていったという感じですね」

ブリッドのブランドバリューが飛躍的にアップしたのはこの頃から。ちょうど国産車のチューニングブームが再燃したタイミングで土屋圭市氏と出会ったことから、モータースポーツで通用するブランドに育っていった。

さらに1994年には「車検対応モデル」を日本で初めて製造(この時レカロは欧州Eマーク承認により適合)。以後スポーツシートに関する車検制度の難関を作り上げることに貢献している。

日本人のためのジャパंकオリティ

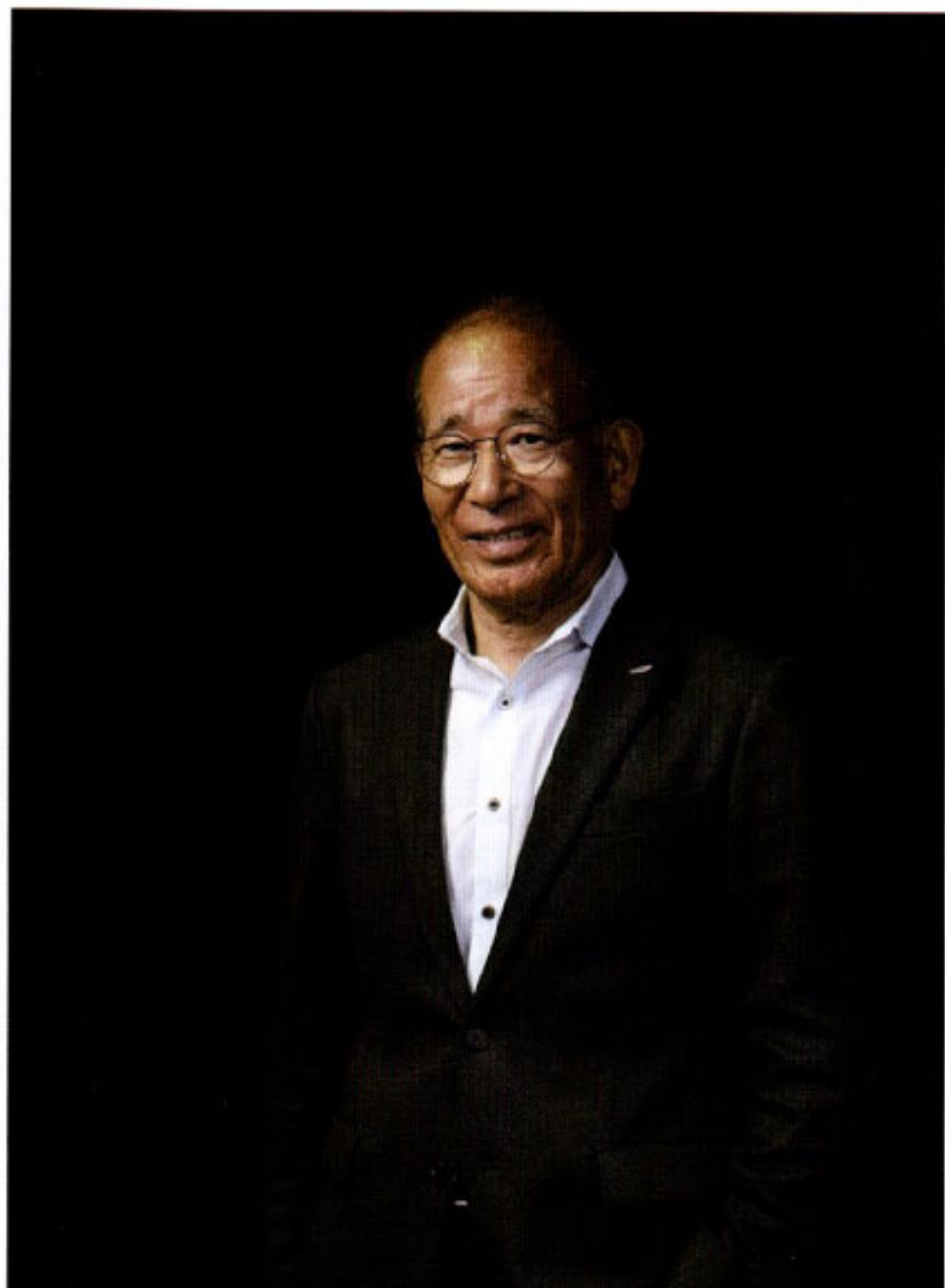
バブル景気と1990年代の規制緩和によって業績が拡大したブリッドではあるが、景気の縮小に合わせて売り上げも激減。しかし、それでもさらに商品クオリティの向上を目指し続けるのは職人気質の表れだ。そして2003年、ついにブリッドの新時代を印象付ける名品ジータⅢが誕生することとなる。「ジータⅢは本当にユーザーの気持ちを考えて作ったモデルなのです。品質はもちろんですが各部の形状や素材、そしてポジションに至るまで徹底的に日本人の体型を研究してデザインを行いました。このモデルがブリッド

の再出発の狼煙となったのです」

その後はジータシリーズを皮切りにバケット/リクライニングシートでスマッシュヒットを連発。その評価は日本のみならず、現在では欧米でも人気を集めるほどの成長を遂げている。

しかしこの状況に満足しているわけではない。今も「もっと上のクラスのモータースポーツへ」、「もっと高品質&高機能なシートを」、「もっと高いレベルのブランドへ」という野望も秘めている。そのうえで、無意味にラインアップを増やすのではなく、ユーザーが迷うような製品は廃盤にし、目的に合わせた製品作りを心がけているのだという。「世界3大ブランドのひとつと言ってもらえませんが、ブリッドが目指すのは他に比べるものがないという意味での“独自性”なのです。ブリッドでなければダメと言われる製品作りはもちろんですが、日本の伝統、例えば西陣織とのコラボなどもひとつのアイデアですね」

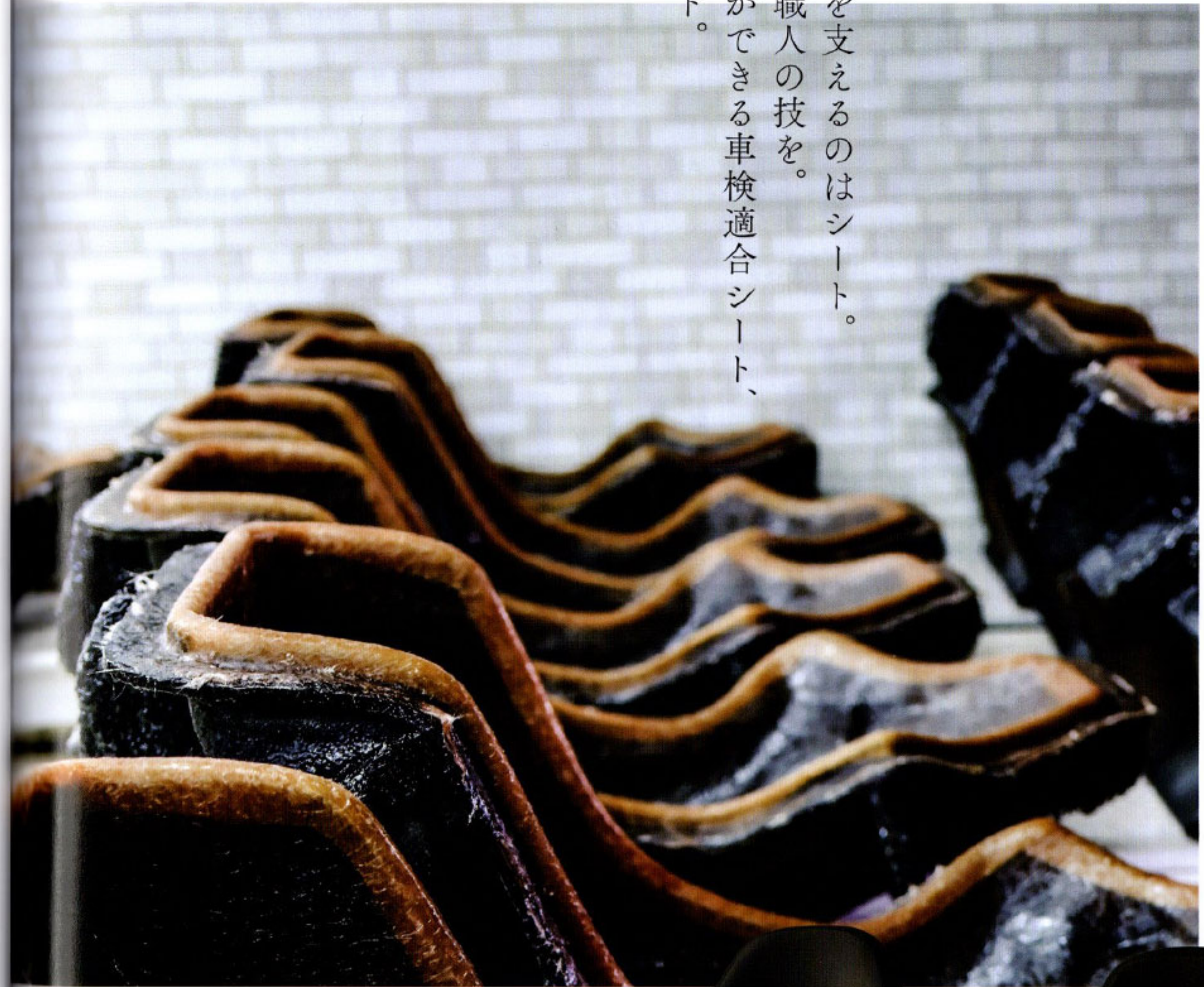
日本人のために設計されたスポーツシートであると同時に、日本の製造業に自信をもち続け一貫した国内製造を貫くブリッド。現在ラインアップする商品は、素材はもちろんシエル製造から縫製、組み立てまで、愛知県内の協力会社とともに行なっている。1脚づつ手作業で行われる各工程は、熟練の職人技なくては完成しないというもの。最高品質を求め続けるジャパंकオリティも、ブリッドの信頼を支え続ける礎となっていることは間違いない。



代表取締役社長
高瀬 嶺生 氏

仕事伝。その武

からだを支えるのはシート。
そこに職人の技を。
レースができる車検適合シート、
ブリッド。



BRIDE
edirb





□ スライダー
シートレールの肝となるスライダーはスウェーデン鋼を使用するフランスのフォルシア社製を取り寄せている。



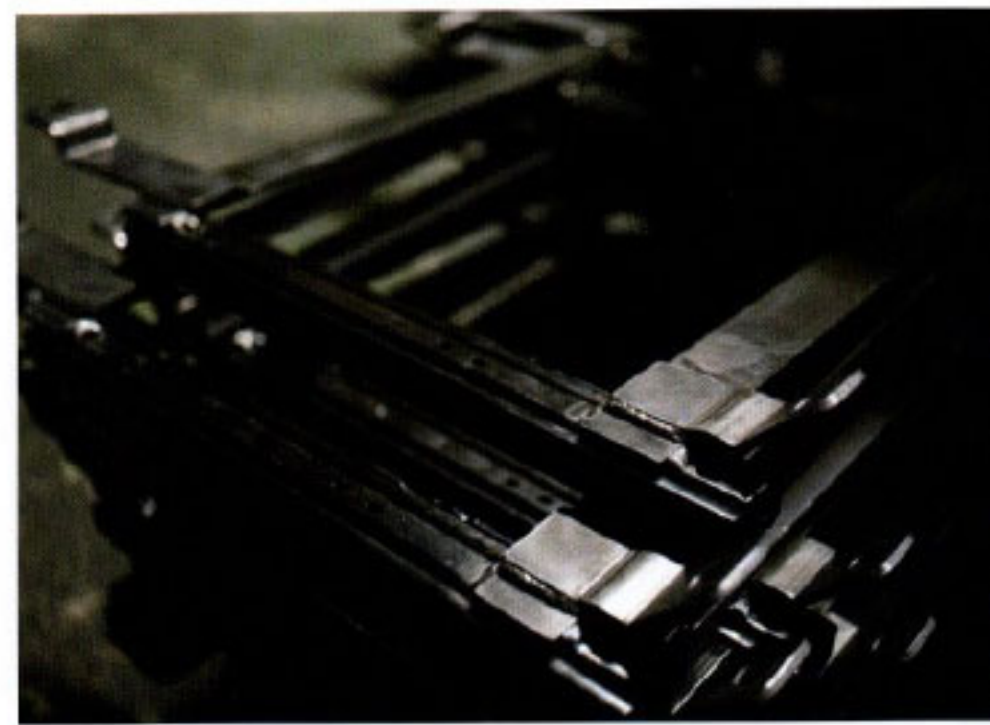
□ リクライニング機構
シートレール部門ではシートレールとともにストラディアなどのリクライニングデバイスの生産も行っている。



□ 溶接中
ジグに合わせて部材をセットしたら、あとは職人による溶接作業によってシートレールは完成する。



□ ジグ
車種ごとに違うポジションやフロア形状に合わせて専用ジグを用意する。その数はおおよそ1000にも及ぶという。



□ 完成品
溶接が完了したら塗装専門の協力会社に送りパウダーコートによって仕上げられる。



□ サイドステー
フルバケットシートのサイドステーは形状によって素材の肉厚が薄くなることもある。その点でブリッドは厚みを持たせて強度を確保している。

1000車種オーバーの品揃え

ブリッドの特徴でもある車種対応。しかしシート本体は保安基準に適合しているものの、ここで問題になるのがシートレールだ。というのもブリッドのシートは、本体だけでなくシートレールとの組み合わせによって認可されているため、ブリッド純正品でなければ車検には非対応になってしまうのだ。

ブリッドのシートレールは1989年から現

在まで、あらゆる車種のデータを取り専用ジグを用意してハンドメイドで生産されている。ボルシェに関していえば、古くは356から現行モデルまであらゆる車両のデータを蓄えている。そのため購入してすぐに取り付けることができ、さらに車検も心配なく受けられる安心感は他のシートブランドと比べると身近に感じることができ理由でもある。

使用するジグも実際の車両を基に純正のシート位置やハンドル位置、ヒップポイントを計測した後にフロア形状を見極めることがスタート。そのため純正比でどこまで低いポジションを作り、ハンドルセンターを合わせるというアレンジを行なった設計が施されているのだ。この努力によってブリッド独自のLow Max技術をさらに活かしたポジション作りが可能になる。

設計だけでなく必要な機構部品は、世界最大手メーカーのフォルシア製スライダーを採用しているのも特徴。このスライダーはダイナミック試験によって20Gの衝撃でも歪みがないことが証明され、高強度&耐久性を確保する安心感を高めている。

またフルバケットモデル用ではサイドステーの強度を保つために、欧州ブランドでありがちな型押し整形ではなくストレート構造を採用。素材自体の品質とともに形状を最適化することで強度を確保し、ストレスによる破断などのトラブルを防ぐ設計が施されている。こうした部分もまた日本品質を主張する職人魂というわけだ。



□ スタッフ
溶接士として40年のキャリアを持つスタッフをはじめ、鉄を扱うスペシャリストが揃う。

度重なる検品による自信の品質

シェルやファブリックといったパーツ製作の現場でも、ほとんど機械化が行われていないが、出来上がったパーツを組み立てるセクションでも人の手によってなされる職人によるハンドメイド。効率化がうたわれる現在の製造業では失われつつある、製品に魂を込める日本品質が今も生き続けている。

とはいえ製造現場は昔のままというわけではなく、現代社会に合わせた適切な進化も行われている。特にシートと表皮の間にセットされるウレタンの芯材を接着する際は耐熱性能を考慮した接着剤となり、旧来では溶剤を使用して布とFRPを接着していたが環境の観点から変更している。

また、ウレタン自体の素材も硬度や密度を見直し、15ミリ程度の厚みでも体を受け止められる素材を選択。こういった部分は製造現場の効率化ではなく、いかに良い製品を作るかを考えたアップグレードであって、むし

ろコストがかかってしまっているのは職人集団のジレンマといったところだろう。

組み立て工程は出来上がったシェルにウレタンを貼り表皮を被せていくというもの。しかしウレタンの貼り付けは3次的に湾曲したシェルに対し、縁部分まで覆い被せるように巻き込まなければならない。このウレタンの位置次第では仕上がりが大きく変わってしまう。

ウレタンを綺麗に貼り終えた後に縫製チームが仕上げた表皮を着せればフルバケットの組み立ては完了となる。リクライニングモデルの場合はここから座面と背面の組み立て作業が行われ、製品が完成するという流れだ。

もちろん流れ作業的に組み立てていくのではなく、この段階でもシェルの品質や縫製の確認といったパーツの検品も行われている。スペシャリストによる分業と度重なる検品作業を重ねることで、内面の品質と表面の品質を兼ね備えた製品が産まれてゆく。



□ フルバケットウレタン貼り
作業されるのはフルバケットモデルのジータIV。ウレタンは背面やショルダー、サイドサポートなどに貼られていく。



□ フルバケット表皮
縫製が完了した表皮を被せていく。同時にシートクッションも表皮を被せて組み合わせればフルバケットは完成。



□ 表皮ロック
縫製チームから届いた表皮を被せたら、ワイヤーで引っ張って張りを整える。しっかりと張れたところで左右をスプリングでロックすれば完了。



□ 生地貼り付け
背面クッションをマジックテープで固定するための生地を貼り付ける。この部分をマジックテープ式にすることで、体型に合わせたアレンジが可能になるのだ。



□ スチーム
細かいシワが残ってしまう場合はシワ部分にスチームを当てて伸ばせば完成。あとは座面とともにリクライニングデバイスを組み付ければ完了。



□ ウレタン貼り付け
続いて背面やショルダー部分にウレタンを貼り付けていく。このウレタンの貼り位置によってシートの形が決まってしまう。



□ リクライニングボンド吹き付け
リクライニングシートのストラディアIIIの組み立ては背面と座面に分かれて作業を行う。使用するボンドは耐熱性に優れたものを使用。

形状／仕様に合わせて仕上げるシート生地



□ 裁断機
性能にこだわった生地は無駄なく正確にカットするため、最新のNC裁断機を導入している。

欲しい機能に合わせて素材までも吟味

シェルデザインに次いでスポーツシートの性能を分けるのがファブリック。車内で使用するため難燃性素材を使用するのはもちろんながら、滑りにくくしっかりと体が固定できる素材選びは重要なポイントといえる。

屋外での使用を前提に、紫外線や気温、湿度、さらに乗り降りでの擦れといった実用での耐久性も考慮しなければならない。そのた



□ 縫製
長い人になると40年以上も縫い子として働くベテランが揃う縫製。もちろんミシンも素材の厚みやステッチに応じて使い分けが行われる。



□ ケガキとキルティング
エディブルシリーズで 사용되는プロテインレザーのキルティング柄は、ひとつひとつミシンによって作られる。正確なピッチの縫い目は強度と美しさを表現している。



□ パターン/ゲージ

型紙作りはまず不織布を使用して原型を考案することがスタート。そこから素材に合わせたパターンを図形化していく。



パターンナーとして技術を発揮するのは国産某自動車メーカーの内装を手がけていたという土橋辰義さん。素材の厚みや硬さ、湾曲、生地の変縮を計算し全ての型紙を作り上げる。

□ スタッフ シート表皮の縫製を担当する方々

めブリッドでは必要な性能をまとめ上げ、生地メーカーに確認を取りつつ適材適所の素材を使用しているのだ。

特にブリッドの上位モデル「edirb」シリーズでは高品質を保つため、新素材も積極的に取り入れている。中でも乗り降りでの擦り切れてしまうサイドサポートのトップ部分には、ピガプリモという耐磨耗性に優れた最新素材を採用。さらに、シルクや卵殻膜プロテインを原料としたプロテインレザーは、触り心地の良さや耐久耐水性、そして、吸放水性に優れているため、体に触れる部分に使用する。高級素材を使うことで、ワンランク上の品質に仕上がっている。

なかでも特筆すべきはシートに用いるには高価かつ贅沢だと言われる「ウルトラスエード」だ。これらの素材と前述・後述の技術が生きたシートをこの価格で提供しているのはブリッドの意地とタイアップ工場の誇りを感じる。

素材への探求に加え、ここでも熟練の職人による技術力が必要とされる。というのもシートを形作るそれぞれのパーツは曲線で描かれているため、その曲線に合わせて立体縫製なくしては実現することは不可能。例えばエディブルでは30以上のピースを組み合わせて、座面や背面などのパーツを組み合わなければならない。これらを正確な縫い目で縫合することは、美しい仕上がりがだけでなく強度までも左右してしまうのだ。

またこのパターンを設計するためにはパターンナーもクルマ用シートに特化した知識や経験を持つことが前提。座面をどのような曲線で作るかまで計算することで、求める性能を引き出すことができる。最善の組み合わせで生地を選び、デザインに適正なパターンを設計し、ジャストフィットするように縫い合わせる。この3セッションの職人技が組み合わせることで、ブリッド/エディブルの高品質は磨かれる。



剛性の鍵は職人の技術力

スポーツシートが体を支える役割を担っている以上、剛性は極めて重要な基本性能だ。そのためシェルデザインは体にフィットする形状とともに、応力計算を基にした形状を採用することは大前提。そのうえで作られる「型」はブリッドの信頼性を担保する重要な鍵であることはいうまでもない。

注目したいのはその製造過程。ファイバーの貼り込みは女性の職人が1脚ずつ行なっているのは特徴的。その理由を高瀬社長に伺うと、女性の方が集中力に優れているからという。他に意識をそらすことなく黙々と作業を進めることで、ムラや個体差を無くすことに繋がっている。

また、現在在籍する女性職人は平均して7年以上のキャリアを積みベテラン揃い。そのため厚みも均一に成形され、なおかつ使用するガラスマットや樹脂の量を完璧に揃えられている。実際に製品検査はシェル重量5.2kg±5%の範囲内でチェックが行われているが、この範囲を超えてしまっているのは月に1脚程度というから驚くべき職人技だ。

もちろん職人の技術力だけでなく使用する素材にもこだわりを持っている。特にガラスマットは唯一の日本製を使用する。というのもほとんどのメーカーが中国製のため大き



□ 仕上がり

計量を行い規定の条件を満たしていればシェル製造は完了。組み立て工場へと運ばれる。



□ 仕上げ

ファイバーが固まったら型から抜き取り、全体的なバリ取りやベルトホルの切開といった仕上げを行う。



□ 貼り込み完了

ファイバーの貼り込みが完了したら乾燥させる。この工場では1日に30脚前後を製造している。

シートインフラとなる高い強度を保つシェル製作

品質が異なり、特にものによっては薄く手に持っただけで繊維が解けてしまうものもある。こういった素材をひとつひとつ吟味して最適な素材を選択している。

このガラスマットはプレス裁断機を使って1脚1脚素材を切り分けているため、個体差なく正確な重量と設計強度を実現できている。また樹脂も使用するガラスマットに合わせた国産メーカーによる特定の配合を使用し、作業環境も一定の温度・湿度をキープ。26年にも及ぶシェル製造のノウハウが詰め込まれている。



□ 成型型
ブリッドの成長につながったシェルの成型型は、剛性を高めるだけでなく、ホルド&操作性も考えられている。



□ 貼り込み1
(縁部分)
フルパケットの剛性を高める秘訣は、外周に施されるアラミドテープ。このひと手間で捻り剛性が飛躍的に高まる。



□ ゲルコート
現在使用されるゲルコートはカーボンシェル用のクリアと、車内に合わせやすいガンメタが使われる。



□ 貼り込み2

型の形状を熟知し、高い技術の職人の手作業によって仕上げられる。

The Excellence.

161 NEW

BRIDE GIAS III
STANDARD
CUSHION

LOW MAX

スーパーアラミド製
ブラックシェル



車検もOK! 抗菌(除菌・脱臭)対応の安心仕様

¥324,500 (税込)

- スチールフレーム●スーパーアラミド製ブラックシェル
 - プロテインレザース×ウルトラースエード®×ヒガブリモ
 - グレーステッチ(G61PLZ)●レッドステッチ(G61PBZ)
 - 燃燃生地●保安基準適合モデル●日本製
 - 着座センサー搭載(座席部)
- ※車種によっては、対応出来ない場合があります。
- 重量:約14.4kg(※参考値)(2022年5月1日発売)
- 写真のモデルは、edirb 161・グレーステッチ(G61PLZ)です。

0A1 NEW

BRIDE
ZETA IV

APPROVAL

LOW MAX

スーパーアラミド製
ブラックシェル



車検もOK! 抗菌(除菌・脱臭)対応の安心仕様

¥216,700 (税込)

- スーパーアラミド製ブラックシェル
 - プロテインレザース×ウルトラースエード®×ヒガブリモ
 - グレーステッチ(HA1PLZ)●レッドステッチ(HA1PBZ)
 - 燃燃生地●保安基準適合モデル
 - FIA規格取得モデル●日本製
 - 着座センサー搭載(座席部)
- ※車種によっては、対応出来ない場合があります。
- 重量:約7.8kg(※参考値)(2022年5月1日発売)
- 写真のモデルは、edirb 0A1・グレーステッチ(HA1PLZ)です。

エディルブは、
ブリッドが製造するワンランク上の【プレミアムシート】です。

edirb
Passion Your Heart

ブリッド株式会社
〒476-0015 愛知県東海市東海町1丁目11番1号
TEL.(052)689-2611 FAX.(052)689-2612

※掲載製品の仕様・デザイン・価格等の変更及び、販売終了を
予告なく行う場合がありますので、予めご了承ください。
※【プロテインレザース®】は、イデアテックス・ジャパン株式の商標です。
※【ウルトラースエード®】は東レ株式の登録商標です。

ロール剛性を40%アップさせた
シェル&フレームに
コンフォータブル機能を搭載した
次世代スポーツ&
ラグジュアリーシート新登場。

写真は、ボルシェ・ケイマンの運転席に edirb 0A1・グレーステッチ(HA1PLZ)を、
助手席に edirb 161・グレーステッチ(G61PLZ)を装着したものです。

ブリッド&エディルブの最新情報は、こちら! <http://bride-jp.com>

