

参加型モータースポーツを楽しむための情報誌

2022 **6**
JULY

プレイドライブ

MOTORSPORT MAGAZINE
PLAYDRIVE

各カテゴリーで活躍する

ラリー/ダートトライアル/ジムカーナ

チームBRIDE



2023年
全日本ジムカーナが大きく変わる!

知っておくべき変更点をチェック!

全日本ラリー選手権
CVT車特集

速く走らせるための考え方

好評連載コラム

鎌田卓麻(ラリー&ダートトライアル)
新井大輝(ラリー)
保井隆宏(ラリー)

REPORT

全日本ラリー第1戦 新城
全日本ラリー第2戦 唐津
全日本ダートトライアル第1戦 コスモス
全日本ダートトライアル第2戦 恋の浦

ラリー／ダートトライアル／ジムカーナの各ジャンルでも大活躍!

2022年 Team BRIDE 発進!

メイド・イン・ジャパンにこだわり続けるBRIDEが
今シーズンも数多くの選手をサポート
今回はTeam BRIDEとして全日本ダートトライアルに参戦する
GRヤリスとGR86を紹介しよう

Text: YASUI Takahiro (保井隆宏)、PLAYDRIVE (編集部)
Photo: KOTAKE Mitsuru (小竹充)、KOBAYASHI Naoki (小林直樹)、PLAYDRIVE (編集部)

様々なモータースポーツのドライバーたちから絶大な支持を集め、装着シート国内トップシェアを誇っているBRIDE。そんなBRIDEは、国内の選手たちへのサポート活動も展開しており、Bライモータースポーツに関しては、ラリー、ダートラ、ジムカーナなどすべてのカテゴリーをサポート。選手たちの声を、新たな製品作りに役立てている。



サーキット、耐久レース、ラリー、ダートトライアル、ジムカーナ、ドリフトなど、国内のあらゆるモータースポーツを長年支えてきた国産シートメーカーのBRIDEが、今シーズンも数多くのカテゴリーで選手たちをサポートしている。

BRIDE製のシートといえば、高い安全性や品質、性能を維持するために創業以来メイド・イン・ジャパンにこだわり続け、日本人の体型や骨格に合わせたシートの開発、設計を行っていることも知られている。これは、シートはドライバーと常に接している、万が一の時にはドライバーの身体を守るための最重要パーツであるという考えが根本としてあるからだ。

現在では、国内だけでなく海外でもその品質と性能が評価されており、またBRIDE製フルバケットシートも多くがFIA規格取得モデルとなっているため、様々な国際規格競技での実績も数多く持っている。

今回は、そんな長年の実績と信頼性を誇るBRIDEが、Team BRIDEとして今シーズンから新たにサポートする全日本ダートトライアル車両のうち、岸山信之のGRヤリス（スピードN車両）と、櫻井貴章のGR86（スピードPN車両）の全容を紹介しよう。

岸山信之のGRヤリスが
1年の熟成期間を経て本格始動!

GRヤリスでJD6クラスの チャンピオンを目指す!



全日本ダートトライアル
JD6クラス

岸山信之
KISHIYAMA Nobuyuki

これまでランサーエボリューションXでダートトライアルを戦ってきた岸山が、GRヤリスの開発業務に携わっていたこともあり、マシンをスイッチ。GRヤリスでチャンピオンを目指す。



開幕戦では、公開練習でトップタイムを奪うも決勝は7位に甘んじた岸山。しかし第2戦ではその雪辱を果たし、GRヤリス全日本初優勝を獲得した。

まずは、JD6クラスに出場する岸山信之のGRヤリスから紹介する。

「これまではずっとランサーエボリューションXに乗っていたんですが、トヨタでGRヤリスの開発業務にずっと携わってきたので、このクルマで全日本ダートトライアルを戦っていきいたいと思い乗り換えました」と話す岸山。

「昨年の春からすでにクルマは用意していたんですが、正直ランサーとは運転の仕方が全然違って、最初はまったく乗りこなせませんでした」という岸山は、昨年のJAFカップをGRヤリスで走ったが、クラス11位と惨敗に終わった。

「結果が悔しくて、その後もめちゃくちゃ走り込みました。最初はなかなか思うように走れなかったんですが、サスペンションのセッティングやドライビングを色々試行錯誤していくうちに、タイムが出るようになったんです」と、九州地区戦の改造車クラスにも引けを取らないタイムが出せるようになり、「これならイケる」と、今シーズンからマシンをスイッチしたのだという。

ランサーとGRヤリスのドライビングの違いについては、「ランサーとはやっぱり乗り方が全然違うんですよ。カーブひとつとっても、ランサーと同じようなタイミングでブレーキングしたり、サイドを引いたりしても、まったく曲がらない。でも、車重が軽いですし、ホイールベースも短いので、色々操作をするタイミングなどを試したりして、やっと走れるようになったという感じですよ」と岸山。

「去年は、ランサーの合間にたまにGRヤリスに乗る感じで片手間で乗っていただけだったので、GRヤリスというクルマをちゃんと理解できていなかったですね。それと、最初は恐怖心もありました。ランサーよりも200kgくらい軽い分、同じ感

ランサーのイメージを捨てないとGRヤリスを速く走らせられない

2022年 Team BRIDE 発進!

「僕もそうでしたが、クルマのキャラクターがあまりにも違うので、ランサーのイメージを捨てきれないと速くは走れないと思います。極端な言い方をすると、軽しい、ランサーよりもパワーがないのでドリフトが続きにくい。だから、ランサーよりも明らかに遅いタイミングでコーナーの奥まで進入してから小さく曲がり、慣性でリヤが出てくれたらなお良いという感じですよ。実際、細かいセクションなんかではランサーよりも走りやすいですし、タイムも明らかにGRヤリスの方が速いですからね」と、GRヤリスの走らせ方をマスターしつつあるという岸山。今シーズン、チャンピオン争いに絡む活躍に期待したい。

BRIDE☆DL☆GRFヤリス



1シートはBRIDEのXERO CS。中型のヘッドガードを装備した車検対応モデルで、腰まわりや、大腿部を深く包み込むようなデザインが特徴だ。ニーサポートの内側にはキルティング加工を施した生地が採用されており、フィット感や座り心地もかなり良いとのこと。また、「BRIDEは選手目線の相談や要望にも対応してくれるので、ものすごく助かっています」と岸山。
24サスペンションは前後ともKYBのリアルスポーツダンパー別タンタイプでスプリングは前後とも4kを使用。エボXでは6.5kを使用していたようなので、かなり違う。
35キャリパーとローターはもちろん純正、パッドはWinmaxでF.R1、R.R11を装着している。
67JD6クラスなので、室内やエンジンルームは純正のまま、ロールオーバーガード類はCUSCO、ホイールはRAYSのラリー・グラベル用の鍛造ホイールで7J-15 +35、タイヤはDUNLOPで205/65 R15を使用している。



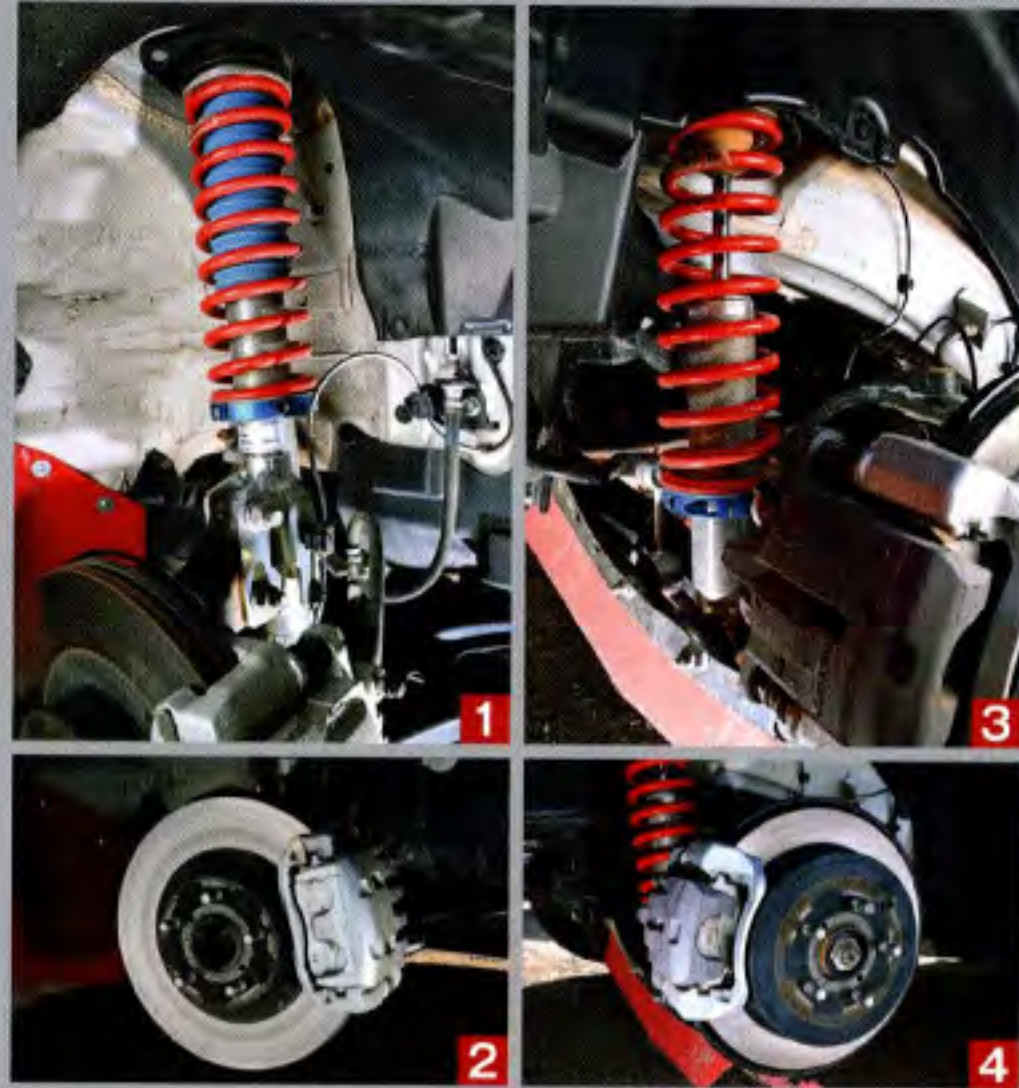


GR86のパワーをうまく活かした 運転をできるようになりたい

「ここ最近はそのような良い成績は残せてなかったんですが、まがりなりにもスポンサーから色々サポートを受けて走ってますからね。話題性のある最新のクルマで走るというのが、パーツ開発の手助け等も含めて、せめてもの礼儀かなと思って乗り換えました」と櫻井。

「今回、旧型の86から思い切って乗り換えたことで、今までFRのドライビングに関して、どうやって走らせれば良いのか？ どう運転すれば良いのか？ というのがどうしてもイメージし切れていない部分があったんですが、それが今さらながらちよつとずつ分かるようになってきました。現段階では、新型に乗り換えて良かったなと思っています」と、GR86への乗り換えに関しては色々悩みもあったようだが、日頃からのスポンサーへの感謝や、新たなことに挑戦してみたいという自分自身の思いなどもあり、乗り換えに踏み切ったということだ。

先代の86とGR86の違いやセッティングなどについては、「基本的には旧型86の延長線上にあるクルマな



1 サスペンションは、エナベタルのダンパーにサスペンションブラスのスプリングという組み合わせ。スプリングレートは前後ともに3kgmを装着している。リヤはもう少し硬いスプリングを試してみたいとのことだ。2 ブレーキパッドはWinmaXでフロントR2、リヤR9を装着。パッドの種類は、旧型86の仕様からは変更している。3 シートはBRIDEのZETA M。日本人の体型・骨格にフィットするよう作り込まれたシェルデザインで、一般公道からハードなスポーツ走行まで、様々なシーンでの使用が想定されたBRIDEのフラッグシップモデルだ。もちろんこのシートもFIA規格取得モデルとなっている。4 エンジンや吸排気系はノーマルだが、旧型よりもエンジン排気量が400cc増え、その恩恵はかなり大きいようだ。その他、ロールオーバーガード類、マッドフラップはオクヤマ製を装着。



ブリッドDLワークTGR86

櫻井貴章 SAKURAI Takaaki

全日本ダートトライアル
JD7クラス

これまでウィッツGRMN、旧型86と2台のBRIDEカラーで全日本ダートラを戦ってきた櫻井。今季からはGR86へとマシンをスイッチし、強豪ひしめくJD7クラスで表彰台を目指す。



開幕戦、第2戦と入賞を果たすことはできなかった櫻井だが、新たなチャレンジはまだ始まったばかり。今後の活躍に期待したい。



「この大きな違いはないですが、排気量が400cc増えたことで、エンジンのトルクは旧型よりも明らかに増えたように感じます。いままでなら、もうちょっとパワーがあればなあと感じていた場面でもクルマが前に出ますし、コーナリング中のパワーの出し入れというか、コントロールもしやすくなったように感じます。コーナーに対しては、旧型86よりも手前でアクションを起こせるようにはなりましたね」という櫻井。

サスペンションのセッティングなどはまだ暫定仕様のままで、「現在は旧型86とまったく同じエナベタルのダンパーにサスペンションブラスのスプリングという組み合わせで、スプリングレートも旧型とまったく同じ前後3kgmが装着されています」とのことだが、リヤのスプリングは「もう少し硬いのを試してみたいと思っています」という。

ブレーキパッドも「以前と同じくウインマックスを使用しています」というが、「旧型86でバランス的に気になっていたところがあつたので、フロントをR0・5からR2に、リヤをR7か8だったのをR9に変更しています」とのことだ。「今のところかなり良い感じですよ」と言い、「ロールオーバーガード以外ほぼほとんど旧型86の流用ができそう

な感じ」とのことだ。

今後の展望について櫻井は、「ほかの速い選手たちから色々話を聞くと、ドライビングに関して自分が悩んでいた部分だったり、これから目指すべき方向性とかは間違っていないというのが分かってきたので、あとはそれを自分ができるようになるだけかなと思っています。まだまだドライビングの引き出しを増やしていかなければならないし、歩みは遅いですが進化するきつかけは掴んでいると思うので、今後、上位に絡めるだけの実力を身につけられるよう頑張っていこうと思います」と、櫻井は新たな決意をもって2022年シーズンに挑む。

2022年 Team BRIDE 発進!

新たな決意を胸に櫻井貴章が
2022年シーズンに挑む!

GR86のポテンシャルの高さを 活かし切れるかがポイント



高剛性化・ローポジション化・
ハンドルセンター化・保安基準適合の全てを高次元に実現!!

XERO

—ゼロ—



頭部を守るセミヘッドガードを装備した
車検対応型(公道走行可)
新世代レーシングフルバケット、ゼロ・CS。

XERO CS

- FRP製シルバーシェル/スーパーアラミド製ブラックシェル
- 全2色(グラデーションロゴ/ブラック)
- 難燃生地
- 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(座面部)※車種によっては、対応できない場合があります。
- FRP製重量:約8.0kg/スーパーアラミド製重量:約7.1kg(参考数値)

車検もOK!



抗菌
〈除菌・脱臭〉
対応の
安心仕様

写真のモデルは、XERO CS・
FRP製シルバーシェル・ブラック(H02ASF)です。



Motorsports is Life.

BRIDE

Since 1981



B
BRIDE SUPER SEAT
BRIDE CO.,LTD.

ブリッド株式会社 BRIDE
〒476-0015 愛知県東海市東海町1丁目11番1号
電話:(052)689-2611 ファクス:(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。

ブリッド&エディルプの最新カタログ、無料で差し上げます!

(ブリッド&エディルプの最新カタログ)を無料で差し上げます。住所・氏名・年齢・電話番号・現在お乗りの車種名・車種型式・雑誌名をご記入のうえ、ハガキにてブリッド株式会社カタログ請求係までお申し込みください。ファクス、ホームページからも請求できますので、ブリッドの最新情報は、こちら <http://bride-jp.com> どうぞ、お気軽にお申し込みください。