

# SWIFT

## MAGAZINE

with **ALTOWORKS**

Vol.10

# ZC33S スイフトスポーツ 速さと楽しさの磨き方

各社デモカーの最新チューニングレシピ&提案メニュー  
あれこれ試してわかった箇所別チューニング再検証



**ZC32S/ZC31Sカスタマイズ好事例**  
思いっきり走れるクルマづくり情報集

**HA36SアルトワークスTUNE 2022**  
R06Aエンジンの刺激度アップ策





# ZC33S最新BRIDEシートフィッティング 進化し続けるシートとレールで 最適なコクピットを手に入れる

ジャパンメイドのシートにこだわるBRIDE。リクライニングバケットのGIAS&STRADIAは新世代のⅢになり、性能が飛躍的にアップした。フルバケットやリクライニングシートも多種多様な要望に応えるべく、充実のラインアップ



## 扱いやすさの第一歩は シートからが近道

スイフトを扱いやすくするため  
のパーツ変更も立派なチューニン  
グ。とくにオススメしたいのは、  
コクピットまわりのチューニング  
だ。シートは体重のほぼすべてを  
支え、最もカラダに密着する重要  
な部分。自動車メーカーのシート  
は万人が座ることを想定して設計  
されており、誰しもが60点に感じ  
るようになっていく。多種多様な  
サイズの身体があり、身体の使い

方も異なる。それらすべてにノーマルシートで対応することは不可能だ。

身体のサイズでシートを選ぶこともある。シチュエーションに合わせた選び方もある。サーキットを走るならフルバケットやセミバケットが向くし、普段乗りでもスポーツシートにすれば、下半身を中心に安定感が増してクルマとの一体感を味わえる。

ブリッドではそういった要望に応えるべく、充実のラインアップ。今回はその中から、リクライニングバケットシートの代表的モデルであるガイアス&ストラディアの進化した第3世代モデルから紹介。そのほかにもフルバケット、リクライニングシート3種を実際に取り付けて検証した。

## 乗り降りしやすい リクライニングバケット STRADIAⅢ

GIASとSTRADIAは兄弟モデル。こちらは太腿のサポートが低いSTRADIAⅢ。先代モデルはそれぞれ座面の長さなどが異なっていたが、Ⅲになり違いはサイドサポートの高さのみとなった。乗り降りの頻度が高かったり、過剰なホールド性を必要としないならベストマッチ。運転席がGIASⅢ、助手席がSTRADIAⅢは新たな定番マッチング



## シートクッションの スポンジが進化!!

座面のふたつのクッション内のスポンジがⅢになり進化。これまでよりもしっとりともっちりとしていて、ストロークに反発力があるタイプになった。「安くコストは掛かるけれど、しっとりした乗り味でお尻が痛くならないものにしました。」と高瀬嶺生代表







## 最強のホールド性を持つリクライニングバケット GIASⅢ

サイドサポートが深いタイプがGIASⅢ。フルバケットシートと同等のホールド性がありながら、リクライニングできるのでゆったりした姿勢で乗ったり、仮眠も可能。背もたれの角度調節機能は精度を高めて、バックラッシュが微量になった。

シートフレーム自体も大幅に剛性が上げられて、座った瞬間からガッチリした感じが伝わる。底止めのレールには改良が加えられている。これまではボルト&ナットで固定していたが、ナットを留めるのに手が入らずひと苦勞だった。そこで新世

代ではシートレール自体にネジ穴を開けることで、取り付け自体も簡単になるよう配慮されている。

サイドサポートは前部をなだらかにすることで、センタートンネルとの干渉を回避。先代モデルよりも前方にスライドしやすくなっている。

ZC33Sに取り付けてみると、フルバケ並みの低いヒップポジションを取れる。剛性感あふれる感触で、正直フルバケットシートはもう要らない!? と思えるほどの仕上がりがだ。



### シートヒーターを装着可能に!!

ZC33S 純正シートヒーターが恋しい人も多いだろう。そこでBRIDEではバケットシートにもシートヒーターの取り付けが可能になった。純正シートヒーターハーネスに接続することで、BRIDEのシートでも温めることができるのだ



### ハイポジアジャストパッドも登場

硬質ウレタンをベースに、軟質ウレタンと軟質チップウレタンを組み合わせて20mmの厚みを持つパッド。シートポジションを高くしたい人用の座面パッドだ。こだわりの材質を使い分けることで、お尻が痛くなりにくい



### シートレールはROタイプ

剛性の高さやスムーズなスライドで知られる自社製シートレール。ドライビングフィールに関わる部分だけに、高い剛性を確保。純正比50mmダウン。ハンドルセンターのポジションが得られる





シートバックはやや寝かせステアリングを手前に!

身長167cmの編集部加茂的にはお尻側がいちばん低い穴。前側は真ん中の穴がベストマッチ。ZC33Sのペダルとも絶妙な使いやすさになる。ステアリングはノーマルでもテレスコピックを最大に延ばせば使えるが、市販のステアリングでは30mmほど手前に持って来れるとベスト



シートレールはFOタイプを仕様

ZETA IVとの組み合わせは着座位置が50mmダウン。ハンドルセンターのポジションが得られる。ZETA IVなどローマックス設計モデルは、このシートレールの中心にお尻が来るのでより低い着座姿勢が可能だ

## 新世代フルバケットは剛性アップが光る

### ZETA IV

ブリッドのフルバケットシートシリーズは数多くのラインアップがある。その中でも最も定番で標準的。オールマイティなモデルがZETAだ。背もたれの角度、サイドサポートの高さなど、突出したところがなく、どんなクルマでも使いやすい設計。

ZETA IIIからZETA IVに正常進化。先代からシェル剛性は15%向上したというのがメーカーの主張だ。しかし、使ってみると太腿を支えるサイドサポートの剛性が高くなり、横Gが掛かっててもサイドサポートが開いている感がまったくなくなった。下半身がしっかりホールドされるので、上半身がブレず視線が安定する。加減速時に背もたれが歪む感触も皆無で、肩のサポートも向上するようになった。数値以上に剛性がアップしている感触がある。

サーキット走行時にヘルメット+HANSを装着したとき後頭部がシートと干渉しにくい形状になっている。ベルトホールは大型のハーネスが簡単に通せるように大きくなっているだけでなく、5点、6点式ハーネスにももちろん対応するため、座面の股下部にも穴が開けられている。

フルバケットシートを選ぶなら、まず最初に検討したいモデルだ。





## 長距離ドライブに最適な スポーツモデル

### EUROSTERⅡ

上半身はスポーツシート並みのホールド性を持ちながら、座面はフラットに近いのがユーロスター。太腿を横から支えるよりも、太腿に合わせた座面形状にすることですっぽりとハマるような感じになる。見た目よりも遥かに下半身の安定感が高い。

長距離移動でもお尻がズレにくく疲れにくい。それでいてショルダーベルトホールがあるので、4点式ハーネスも装着できる。着座位置は純正比-15mm。



## カラダに優しい メディカルコンフォート

### STREAMS

ドライバーに掛かる負荷を減らすことを目的とした設計がストリームの特徴。太ももも脇腹も適度にホールドすることで横Gに対応。人間工学に基づいた設計で、疲れにくさを重視している。

今回装着したのはタフレザモデル。

しっとりとした感触は質感が高く、お尻や背中が滑りにくいので、余計な力が入らず疲れにくかった。普段乗りや長距離移動がメインならオススメといえる。着座位置は純正比-15mm。



## 狭いクルマにも装着できて しかも低い着座位置

### DIGOⅢ LIGHT

DIGOをベースにショルダーサポートと座面をスリムにしたのがⅢ LIGHTの特徴。スィフトスポーツの場合は室内が狭くないので気にならないが、アルトワークスなど軽自動車では内装との干渉が生じないのでオススメの組み合わせだ。

脇腹を重点的にサポートしてくれるので、コーナリング時には身体をその部分でしっかりと支えてくれる。着座位置を低くすることができ、乗り降りもしやすく、ストリートユースに最適なモデルだ。着座位置は純正比-35mm。

