

入門×か講座

バケットシートの巻



まずは腕試し!
○×で答えてみてね!!
(解答はいちばん最後にあるよ)

Q1 リクライニング機構の付いた
バケットシートを
フルバケットシートと呼ぶ

Q2 シートは重要保安部品であるため、
取り付けには細心の注意が必要

Q3 バケットシートに交換すると、
乗り心地が悪くなる

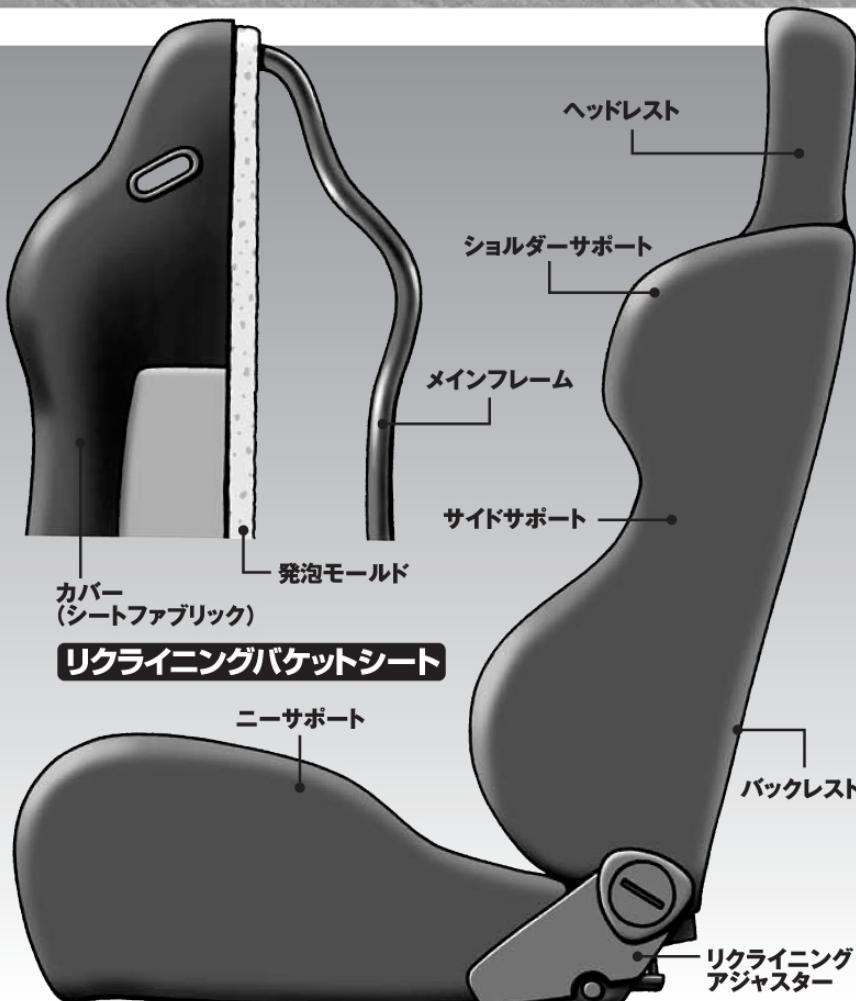
Q4 フルバケは
シートポジションの
調整ができない

Q5 自動車用のシートの素材には
難燃性能の高いものが
使われている

どんなスポーツでも、基本姿勢、基本フォームというものができます。クルマも同様で、スポーツ走行をするために適正なスタイルというものがあるんです。確実に操作をするためにはクルマの挙動を知る必要があるので、身体とクルマをつなぐバケットシートは、必要な欠なチューニングパーツです。また、クラッシュのときに身体を守ってくれるのもバケットシートなんです。純正シートではまかないきれない部分をどこまで必要とし、自分にあったシートはどう選べばよいのか?ぜひこの講座を参考にしてください。

講師
ティーズ 富田さん





リクライニングバケットシート



セミバケなどとも呼ばれていたリクライニングタイプのバケ

ただし、ローポジション化をすれば、基本的に低ければ低いほど、スポーツ走行には向いていると言えるね。

ただし、ローポジション化をするとクルマの周囲の安全確認がしにくくなるケースも多いので、体形やクルマの用途に合わせることも大切だ。

さらに、気を使いたいのがドライブポジション。シート位置のほかに、ペダル操作、ステアリング操作がしやすいように、シートの高さや角度、ステアリングの位置や角度、ペダルとシートの位置関係も大切にセットアップしたいね。

兼用する車両に使われることが多いね。

ニーサポートやショルダーサポートを大きくして、純正シートよりホールド性を向上させているけれど、構造はほぼ純正シートと同様。その多くは、スチールパイプなどでできたメインフレームに、クッション材をかぶせ、そのうえにカバー(シートファブリック)がかぶせてある。



フルバケットシートは、シェルと呼ばれる座面やバックレスト部が一体整形されたフレームに、クッション材とカバーがかぶ

純正のシートは、万人が不自由なく使えることを大前提として作られている。そのため、乗降性や柔らかさも重視して製作さ



← バケットシートとは?

それに対してバケットシートは、”万人向け”ではなく、疲れにくさ、安全性・軽量化、ホールド性などに性能を特化させた、スポーティな向ヶシートの総称だ。また、見た目も大きく変わるので、ドレスアップやリフレッシュなどを多いかな。純正でも、オプショ

ンやグレーのちがいにより、ホールド性を向上させたシートが採用されていることもあるね。というわけで、自分の身体をピッタリあつたシートは、身体をしっかりホールドしてくれるのでも、運転姿勢が安定し、スポーツ走行時に横Gがかかったときなどでも、ドライビングポジションを崩すことなく運転に集中できる。また、身体をしっかりと包み込んでくれるシートは、疲れにくさの向上にも貢献するぞ。

ところで、バケットシートにはホールド性などのほかに「ロー

ポジション」をうたつている

製品も多い。これは、スポー

ツ走行時に大きく影響する要素。まず、ロー・ポジション化することで、重心がさがる。

また、シートに座った際の目線がさがることで、視線が遠くにいきやすくなるし、ロー

の体感量も少なくなる。

これによりスピードを出し

たときの、恐怖感を軽減す

る効果が生まれるよ。

もちろん、ダッシュボード

の高さやフレームなどの都合でポジションをさげる」と

できる量に限りはあるけ

ど、基本的には低ければ低いほど、スポーツ走行には向いていると言えるね。

ただし、ロー・ポジション化を

するとクルマの周囲の安全確

認がしにくくなるケースも多い

ので、体形やクルマの用途にあ

わせることも大切だ。

さらに、気を使いたいのがド

ライブポジション。シート位置

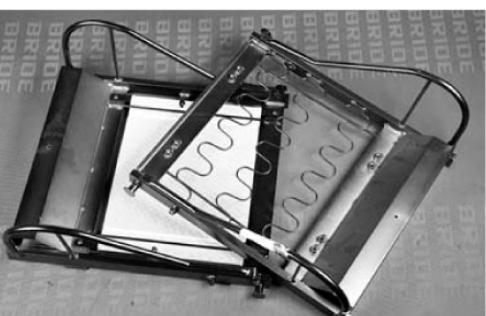
のほかに、ペダル操作、ステア

リング操作がしやすいように、シ

ートの位置や角度、ステアリングや

ペダルとシートの位置関係も大

切にセットアップしたいね。



座面やバックレストの構造は、純正シートに多い“Sバネ構造”、スポーツモデルのクルマに多く採用され、張りの強い“帆布構造”、フレームに布地でシートを固定する“ネット構造”的なものもある。



リクライニングアジャスターは、段階的に調整するレバータイプで、ダイヤルで無段階調整可能な細かい調整機能を備えたものもある。

入門メカ講座

バケットシートの巻

重要保安部品であるシートは、さまざまな保安基準試験をクリアする必要がある。フルバケは後部がシェル形状でかたいので、後部座席の安全性を確保するため、ヘッドレスト後部への衝撃試験など、5項目の基準がある。



プリッドのフルバケットシートの側面には、調整穴が複数用意されているものも。これらのボルト位置やステーの固定穴の位置の組み合わせで、ステアリングとの距離などを調整することができる。バックレストのリクライニング機構がないフルバケにとって、ドライビングポジションを調整するための重要な部分だ。



また、自分の体型や求める性能にあった製品を購入したら、さらに隙間を追加パッドなどで動いてしまわないよう動いてしまわないよう

せられたとしてもシンプルな形状をしている。このシェルは、決まった形状をしているだけに、セミバケットシートよりもさらに乗り手にあわせたものを選ぶ必要がある。また、自分以外の乗り手にとっては、機能性が著しく低下することを覚悟しよう。

靴などといつしよで、身体にあついないと疲れたり痛がったりしないといふことで、自分の身体にピッタリあつたシートを選べば、とても高いホールド性を得ることができ。また、純正シートやセミバケに比べて、スプリングなどを介さないぶん、クルマの挙動をダイレクトに感じることができるので、クルマの動きも把握しやすくなる。これらの効果により、タイムアップにつながることが多いんだ。

フルバケットシートを選択するときに大切なのは、かならず体格にあつたものを選択すると

フルバケットシートを選択するときに大切なのは、かならず体格にあつたものを選択すると

フルバケットシートを選択するときに大切なのは、かならず体格にあつたものを選択すると

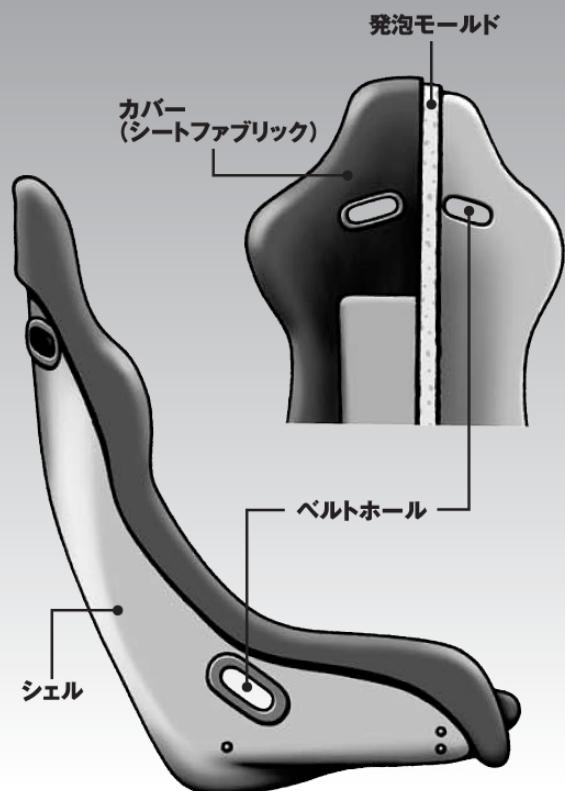
こんな調整をするときには、ステアリングやペダル操作時の腕や足の動きやすさも考えながら調節していくといふね。ちなみに、座面がふたつに割れている2分割式クッションは、ペダル操作の際にもういっぽうの足がつられて動いてしまわないよう

するためのものだ。それからフルバケットシートでは、シェルのサイド部分を固定するシートレールが使用されることが多い。こうい

つた構造により、バックレストの角度が調整できぬないフルバケットシートのセッティング幅を広げているわけだね。

バケットシートの構造図

フルバケットシート



シートレール

社外のバケットシートは、安全基準や性能を満たすために、シートレールとセットで開発される。なかには、ポジションを左右にオフセットさせて、ステアリングが身体の中心にくるように設計されたシートレールなどもあるぞ。だから、シートを交換してベストな性能を得るために、シートにあわせて開発されたシートレールを使うのがベスト。また、ポジションを調整するためのスペーサーなどもプリッドでは設定がある。



追加パッド&バックレストカバー

ワンオフで型からおこしたものでもないかぎり、市販のシートがそのままじぶんの身体にピッタリ合うということはない。特に、フルバケットシートではその傾向は顕著に現れる。そこで、シートにパッドを追加することで、できるだけ自分の身体に合うように調整するオプション製品も発売されている。バックレストカバーは、後部座席の乗員安全性を確保するためのものだ。

非常に安全性が高い。

アラミド繊維

F-1のモノコックなどにも、カーボンとあわせて使われているアラ

ミド繊維は、ナイロンなどとおなじポリアミドの合成繊維。伸び縮

みしにくく、強度も高い。クラッシュしたときなどの破断防止に優れていて、レーシングシートに関しては、この素材を使用したもの

の分布を示す数値。ドライビングシートも身体にあつなければ、痛くなったり疲れたりやすくなる。身体にあつたバケットシートが圧力を均等に吸収していくと、ノーマルシートより乗り心地が改善するケースも多い。

追加講座

『バケットシート』