



インテリアを魅せるワザはP10 から

スポーツカーは必ずしもハードでスパルタンなわけではない。ヨーロッパのスポーツカーにモチーフを求めれば、ややクラシカルな上品なテイストになる。ホワイトレザーのレカロを中心に、アナログ時計、古く見せないウッドステアリングで小技を効かす。



赤×黒のマットに目が行きがちだが、ステアリング、シフトカバー、サイドブレーキそしてドアグリップ。さらにセンターコンソール下に入れたアルカンターラマットまで、ASMのアイテムを上手く組み合わせてステッチをイエローで統一している点に注目。



キーワードはこだわり

高価な車の割りに内装が安っぽいという声を聞くならば自分の好きなように変えてしまえばいいだけのこと
素材や質感、色にこだわれば
パフォーマンスに見合うS2000 ができる

速さの必然性と自己主張

優れたエンジンとシャシーを持つだから
さらなる走りの性能を求めるのはある意味、当然の流れ
そして速さだけを求めると必然的に同じところに集約される
しかし、その中でも人とは違う新しさを見つけない



ありそうでなかった左右4本出しのマフラー。BMWのスポーツバージョンであるMシリーズも採用する手法で、レーシングというよりGT=グランドツーリングをイメージさせる。室内から開閉をコントロールできるバルブも装着し、音、パフォーマンスを切り替えることができるシーカーの試作品。

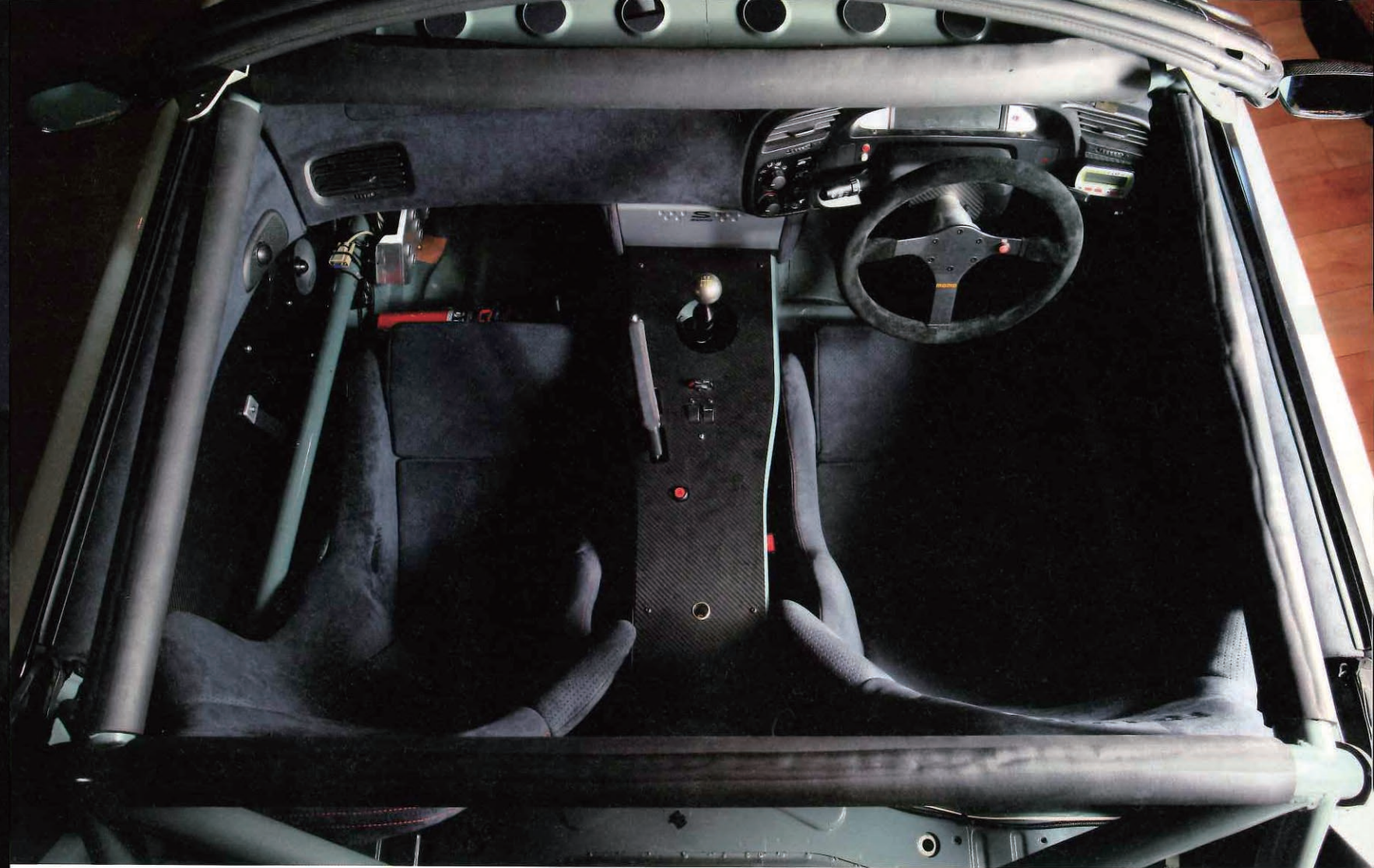
こちらはレイズのVOLK RACING RE30の18×9.5+40にアドバン・ネオバAD08の265/35をセットする。サイズ設定とフェンダー加工はどちらもアルポー。



タイヤ&ホイールサイズのテスト検証は P44 から



サーキットでの定番は17インチの255幅。しかし更なるパフォーマンスを求めて18×9.5+40のホイール（イングス TS06）に265/35のDLのZ1スタースペックを組み合わせる。もちろんそれに合わせてフェンダーは加工され、究極的なツライチとなる！



見られるからこそ 魅せるキャビン

人から注目されるオープンカーゆえにインテリアメイクが生きる

**S2000はなにも走る事だけが目的の車ではない
オープンスポーツであるということは乗っている人の爽快感を満たすと共に
外からの注目を集めることを必然的に意識することになる
それゆえにインテリアメイクを積極的に愉しみたい
スキのない内装は確実にS2000を1ランク上の存在に押し上げてくれるはずだから**

本来クルマというのは、ショーファーがいて主人が移動するための、馬車から連綿と繋がる歴史とともにあるものと、自らがステアリングを握って移動するための、ドライビングを楽しむためのモノの2本立てであるはずなのに、だれが悪いのかは知らないが、日本でのクルマというのは、実用一辺倒、ただ移動できればいいというものになっている。そういった、日本のみでいうところの本筋から外れてしまっているクルマは、販売台数も少なく、営業的には苦戦を強いられることが多い。S2000もそんな中の1台だ。しかしこのことを逆にいうと、わざわざS2000のオーナーとなった人は、モノの本質がわかっている、ということになる。ドライビングを楽しむためのツールとしての存在であることを理解し、決して安いとはいえないお金を払って所有しているからだ。

つまりS2000のキャラクターというのは、たんなるスポーツカーではない。ホンダが開発したのは、オーナーがドライビングを楽しむながら移動できる、オープンスポーツカーなのだ。だからこそ、サーキット走行だって楽しむことができるのだが、しかしそこだけに注目してしまっただけでは、S2000の持っている個性をすべて引き出した、とはいえない。ここはやはり、上質なオープンスポーツ、ただの移動ではない、上質な移動を楽しむためのモディファイを考えていること、より深くS2000を味わいたいくことを目指したいのだ。そこで紹介したいのが、ここにある2台のS2000だ。インテリアをホワイトレザーでまとめることで、悔しいからあまり使いたくない言葉だが、イタリアンスポーツのような仕上げを見せているモノと、カーボンとアルカンターラを使ってスバルタンキを強調したシャーマンスポーツのようなモノ。このテイストの違いを上げたがそれぞれに、S2000をより魅力的にしているところに注目したいのだ。

白色を効果的に使うことで上品なスポーツに



ドアの内張りもシート表皮と同じ素材を使って張り替えられているが、全体ではなく一部の張り替えとすることで、派手さを抑えたと仕上がりがなっている。あえてノーマルを残す勇気が、この完成度の高さのものとなるのだ。



サンバイザーは外から見られることを意識して、あえて外側にホワイトのラインを配している。このラインの素材は、シート表皮と同じもの。きれいなまとめかただ。



シートはレカロSP-JCのホワイトで、これは限定20脚のみ販売されたもの。順序としてまずこのシートから取り掛かり、それに合わせて内装を仕上げていく。



ダッシュパネルにセットされているのは、ドイツのメーカーSinnのストップウォッチ。質実剛健をモットーとしたこのメーカーをチョイスするあたり、さすがのセンスだ。

チェリストであるオーナーが目指したのは、長く暮らしたヨーロッパで見かけた、本当の意味での上質なスポーツカーだった。実際ヨーロッパでは、いまでも明らかに住む世界が違う人が乗っているクルマというものがあつて、それには一般庶民が所有するクルマとはまったく違った、職人だからこそないような技がふんだんに盛り込まれている。そんなクルマが持っている、ひとつ間違えば下品にもなりかねない豪華さというとは違う、上



シフトノブはチタン製のNSXタイプR純正品をセットしている。シルバー&ブラックのフロアマットと純色のシフトノブが、ホワイトの中で落ち着きを感じさせてくれる。



ステアリングはナルディ製で、ウッド&レザーという落ち着いたコンビを採用。形状はスポーティなD型となっているが、それがS2000のスポーティさにマッチしている。

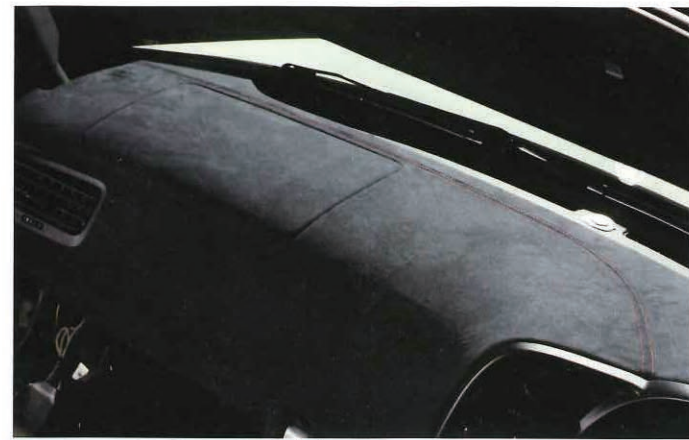
質な空間を表現するために、このS2000にはさまざまな工夫が施されているのだ。たとえばもっとも面積が大きく目立つシートには、限定20脚のレカロSP-JCを装着しているのだが、ドア内張りもこのシート表皮と同じ素材を使って張り替えられているために、全体のまとまりが非常にいい。その上ポータブルナビのカバーやサンバイザーは、全体ではなく一部にホワイトを使っているため、押しつけがましい雰囲気はな



く、しかし統一感はずいぶんアピールされている。ウッドグリップのナルディのステアリングは、あえてD型のものを選択することでスポーティ性を表現し、知る人ぞ知るドイツの逸品Sinnのストップウォッチをダッシュボードにセットするなど、その仕上げには随所に、ヨーロッパアンティークラスポート的なテイストが感じられている。なにより、よくありがちな「どうだー」的な、下品さがまったくなく、どこか魅力なのだ。



ピュアスポーツであっても美しさを求める



ダッシュパネルは表面だけではなく、サイド部も含めてアルカンターラで仕上げていて、助手席エアバッグの動作には問題がない。ドア内張りも難燃性のカーボンで仕上げています。



モモ製のステアリングはバックスキンを握る。ボスはアルミ削り出しで衝撃吸収基準クリアのASMオリジナル品。ステア全体とグリップ部、ボスも含めて赤外線測定によってセンター出しをしてあるため、操作感はバツグン。



センターコンソールも難燃性基準をクリアしたカーボンで製作し、そこにパワーウィンドウスイッチをセット。シフトノブはチタン製のNSXタイプR純正品を使用している。



サーキットでのラップタイムを表示してくれるP-LAP表示部も、ただ取り付けるのではなく、きれいに埋め込まれている。これもトータルでの完成度を考えた仕上げなのだ。



シートはレカロRS-Gで、表皮はアルカンターラ+レッドのステッチ。このステッチがサイドブレーキノブをはじめとする各部に配されることで、統一感を生み出している。



このS2000は、あくまでストリートカーでありながら、サーキットでもタイムを出すべく製作したもの。だから内装は、走ることをメインに考えなくてもいい、外されているのだが、しかしその仕上げはクオリティの高いものとなっている。それはこのクルマが、ただタイムを出せばいいということを目指しているのではなく、車検も含めた内装仕上げのテクニクカーとしての意味合いも持っているから、こういう仕上げをしているのだ。だからこのクルマは、軽量化のた

めのカーボンパーツを多用しながらもエアコンやオーディオ、ETCすらセットされている。そのカーボンパーツも含め、内装の仕上げをする際に問題となってくるのが、難燃性素材を使う、ということだ。車検をクリアするということを考えると、一定面積以上を覆ってしまう素材は、難燃性であることが求められる。たとえばそれが、レカロシートの表皮とまったく同じものを使っているのであれば、その素材は難燃性だから

車検は問題ない、ということになるのだが、カーボン製となると、難燃性の基準をパスしたものでなければ、ここまで大きな面積を覆うことができない。そこをクリアにするため、カーボンパーツの素材を試験し、基準にパスしたのみを使って、この仕上げを完成させているのだ。その上でアルカンターラのステッチをダブルにしたり、赤外線を使って測定してステアリングのセンター出しをするなど、細かな部分にも隙のない仕上げをしているのだ。



イエローステッチを アクセントにまとめた

シート下までカバーしてくれるブラック&レッドのフロアマットや、レカロのシートを落ち着いた雰囲気とした上で、ドア内張りやドアハンドル、センターコンソールやシフトブーツなどにイエローのステッチを入れて、アクセントとしているのが、このクルマのポイント。既製品では満足できないという人にとって、このクルマが追加して仕上げている部分は、参考になるはず。脳内で自分の好きな色に変換しながら見たくなるクルマだ。



ドア内張りはドアハンドルも含めて張り替えられていて、そこにいったイエローのステッチがアクセントとなっている。ハデではなく、きれいな仕上がりがるところが好印象。



ステアリングやシフトブーツ、サイドブレーキノブにもイエローのステッチが入っているため、統一感が高い。このようにアクセントを活かしてまとめていくことが完成度アップのコツだ。

シートはレカロRS-G SKとSP-GN2を装着している。順序としてはまずここから始めて、そのあとで内張りの張り替えへと進んでいくのが王道といえるステップだ。

「コレが欲しい」ものをきれいにまとめる



シフトノブはチタン製のNSXタイプR純正品。このクルマのようにシンプルな仕上げをしているとき、純正品のシフトノブというのはまともによく見せる効果が得られるのだ。



ナビはカロツェリアを使用しているのだが、そのモニターをきれいにセットしているのは、ASMオリジナルのブラケット。これは楽ナビに対応したアイテムだ。



すでに完売してしまったASMリミテッドのシートを中心に、レカロのベースフレームを避けてきれいに収まるフロアマットや、ナビモニターがきれいに収まるブラケットなど、パーツを中心としたインテリア仕上げをしている1台。とはいっても、すべてにおいてまとまりがいいため、これといった隙は感じられない。ひとつずつステップアップしていった場合の、これ以上は加工技になるという手前での完成形といえるクルマだ。

たとえばこんな インテリアメイク

先の2台の他に、ぜひ真似をしてみたいインテリアメイクを施したS2000を紹介しよう。ポイントはアクセントと統一感。これが決まれば印象は格段にアップするのだ



シートと同じ赤ステッチ +アルカンターラで内装を統一

シートはもちろん、かぶせで仕上げたセンターコンソールや張り替えたドア内張りなど、すべての部分をアルカンターラと赤ステッチでまとめているのが、このクルマ。統一感と落ち着いた雰囲気という意味では、もっとも高い部類に入るはずだ。もちろん、その張り替えた部分の素材はシート生地と同じものを使っているため、クオリティという部分でのまとまりもよく、誰が見ても隙を感じることはない。きれいな、といえる仕上げだ。



シートはレカロRS-GのASMリミテッドだが、ナビシートはノーマルのまま。これはまず最初にドライバーであるオーナーの満足感を優先させたため。ちなみに3点式シートベルトをサイドの穴に通しているのは、取りやすくするための。



ドアハンドルも含め内張りはすべて、シートと同じ生地を使って張り替えられている。ステッチも入れたもきれいで、ハデではないがさぼるまとまりがいい。



シフトブーツやサイドブレーキのノブ、さらにはセンターコンソールやひじ掛けもアルカンターラで仕上げているため、元からこうだったといっても通用するはず。その完成度の高さがポイントだ。

無限ロールバーが人気なワケ

「ロールバーなんて走りのアイテムだからインテリアメイクに関係なんかないんじゃないの？」と普通なら思うところだが、さにあらず。純正ロールバーをアフターのロールバーに換えることで、交換したシートが後ろから見やすくなる！ というメリットがあるのだ。純正ロールバーでは後ろから見るとシートがほとんど隠れてしまうが、アフターのロールバーならご覧の通り。そしていくつかあるS2000用ロールバーの中でも、注目なのが無限のもの。オプションで純正ロールバーを外したあとの隙間を埋めるカバーが用意されているので、これを装着することでスッキリとキレイに収められるのだ。





NSXタイプRのチタン製シフトノブは比較的軽く、タイプSのアルミ製シフトノブは比較的軽い。これもシフトの操作性に大きく作用するところなので、実際に触れてみて好みのものを選ぶようにしたい。(タイプR用2万3500円
タイプS用約5000円)



2nd step

手に触れる部分にこだわった パーツチョイス



ステアリングは軽ければ操作のクイック感を楽しむことができ、重ければゆったりとした操作感となる。素材やデザインだけでなく、グリップの形状や太さ、ドライビングポジションに影響するステアリングボスの重さや長さも含めた選択をすることが大事だ。(ステアリング2万円～
ASMオリジナルボス3万6750円
通常のボスは1～2万円 工賃6300円)



3rd step 内張、内装の 素材にこだわる

シフトブーツはレザーやアルカンターラなど、さまざまな素材を使って製作することができる。ほかの部分との統一感を重視して仕上げるのが一般的。比較的小さいアイテムだが、交換したときの装着効果は大きい。(1万8900円)



一般的にサイドブレーキを引くのは駐車時がほとんどとなるため、操作性というよりは仕上げの中で際を見せない、ということを重視してまどめたい。可能な限りシフトブーツなどと同時に交換作業をしたほうが、コンソールの脱着工賃が無駄にならない。(3万1500円)



このアームレストはバンチングレザーを使ったアイテムとなっているが、これは過去にレカロが限定モデルのシート生地として使っていたもの。このようにシート生地と同じ素材を使って仕上げていくというのが、まどめやすさからいえば一番だ。(3万1500円)



AUTOBACS ASM YOKOHAMA



AUTOBACS
ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905
<http://autobacs-asm.com>



横浜は山下埠頭の近くにあるASMは、S2000のオーナーにとっては知られたショップ。エクステリアの仕上げはもちろん、タイムアタック車の製作といったハード面から、インテリア仕上げやアパレルまで、S2000とのライフスタイルを提案してくれる、心強い味方だ。代表の金山さんをはじめ、スタッフはみんなフレンドリーだ。

S2000のインテリアメイクは 3つのステップで作り上げる

ここまで見てきたようなインテリアに仕上げるためには？ さすがに一度に全部仕上げるのも無理があるというもので、ここでは3つの段階に分けた仕上げ方を順番に紹介していこう。



1st step まずは目立つシートと フロアマットから

意外と印象深いフロアマット



たんに足もとをカバーするだけでなく、シート下までカバーをし、レカロ製ベースフレームを逃がさずとセットできるこのフロアマットは、ASMがカロに製作を依頼したオリジナル品。

インテリアを仕上げたい、と思っても、あまりにポイントが多すぎて、どこから手を付けていけばいいかわからない、という人も多いため、そこでこれまで紹介してきたS2000仕上げのアドバイザーであるASMの金山さんに、内装仕上げのステップを伺った。

と云った具合に、手を入られる部分はたくさんある。そんな数あるポイントの中でまず最初に手を付けるべきなのは、シートとフロアマットだ。これはこのふたつの部分があるとも面積が大きく目立つから。つまり、まずはここを仕上げることで、自分なりのイメージをカタチ作るわけだ。

せるためのアイテムだし、ドライビング時の操作性も大きく変わってくる。シートに握り心地や重量といったところも考慮したい。ここまで思った通りに仕上げれば、インテリアの雰囲気はノーマルとは大きく違ったものになっているはず。しかしさらに完成度を高めたいというのであれば、ドアパネルやダッシュパネル、コンソールやシフトブーツ、サイドブレーキノブといったところを、オリジナルなテイストにしていくことを考えよう。このとき、シートと同じ生地やステッチを使ってあげれば、完成度は高くなるし、逆にシートを換える、あるいは張り替えるなどして、大きなイメージチェンジするというのも、ないわけではない。もちろんこれをすると大きな予算が必要となるから、最初の段階できちんとイメージを決めておいたほうが無駄はないが、しかし長くクルマを楽しむという意味では、たとえば最初はスポーティさをアピールし、内装に取り替える、というやりかたもあるのだ。

シートの素材にこだわる



ベーシックな素材だがそれだけに多様性がある使いやすい。色彩や柄なども多種多様なため、かえって選びにくさを感じるかもしれないが、そこがオリジナリティにも繋がる。

見た目の質感の高さと、身体にフィットするという部分での機能性の高さを含む素材だけに、S2000にマッチしやすい。大きな面積に使ってもクオリティが高いという魅力も大きい。

質感の高さや深味などを考えると、レザーという素材の持つメリットは大きい。ただし、スポーティさという部分では欠けるところがあるため、S2000では意外に使いにくいのかも。