

VFR1200F のスタイリングデザイン

Styling Design of VFR1200F

岸 敏 秋*

Toshiaki KISHI

要 旨

大型スポーツツアラモータサイクルの商品カテゴリで、唯一 V 型 4 気筒エンジンを採用し、欧州市場での独自のポジショニングを獲得してきた VFR の新規機種開発において、新たなスタイリングデザインに挑戦した。洗練された大人のためのスポーツツアラというデザインコンセプトの基、スポーツモータサイクルとしてのダイナミズムと、ツアラとしての高機能をより高い次元で融合した、マス集中フォルムの実現を目指した。デザインの実現にあたっては、四つの外観要素を一つのフォルムとして結実させることで新しい魅力創出を図った。その結果、歴代 VFR が築き上げてきた洗練の表現を保ちながら、Honda モータサイクルのフラッグシップにふさわしい、先進性とプレミアム性をアピールできるスタイリングデザインが実現できた。

ABSTRACT

Honda has undertaken the challenge of a new styling design in the development of a new model in the VFR series, the only product in the sports tourer category to use a V-4 engine and one which has captured a unique position in the European market. Based on the design concept of a sports tourer with refined styling for mature riders, the design effort sought to achieve a form for mass concentration that fused, to a higher degree, the dynamism of a sports motorcycle with the high functionality of a tourer. Honda sought to create a new kind of attractiveness in achieving such a design by realizing four external appearance elements as a single form. The result was a styling design that retained the refined expression built up in successive generations of the VFR, while boasting an advanced and premium look suitable to the flagship of Honda motorcycles.

1. はじめに

1986 年の初代 VFR750F (Fig. 1) 投入以降、常にユーザーの支持を受け続けてきた歴代 VFR は、スポーツツアラカテゴリにおいて唯一 V 型 4 気筒エンジンを採用し、その時々々の Honda の先端技術を投入することにより、高性能かつ高機能というユニークなハードパッケージと大人のための洗練されたスタイリングの組合せによるコンセプトを具現化し続けてきた。Honda ロイヤルカスタムを中心に、多くのユーザーからその独自性を“最新 Honda テクノロジーのショーケース”、“インテリジェントスポーツ”などと称され続け、欧州ミドルスポーツクラスでは競合車不在の強いブランド力を背景に安定した販売台数を継続していた。

2002 年の 5 代目となった VFR800 以降、大きなモデルチェンジは施されずに小変更のみで継続販売されていたが、モデル鮮度が下降線をたどるにつれて、長い時間をか

けて築き上げてきた VFR のブランド価値も特別なものでは無くなりつつあった。

そこで、6 代目 VFR となる VFR1200F (Fig. 2) は、欧州における Honda ブランドイメージ再構築を鑑み、ミドルクラスのスポーツツアラから年々競争が高まる欧州プレミアムスポーツカテゴリへと、排気量、車格ともステップアップし、Honda スポーツモータサイクルのフラッグシップとしての使命を担い、Honda らしい先進技術と羨望のスタイリングを織り込んだブランドリーディング機種として、主要マーケットとしての欧州をはじめ、米州、日本などの先進国を中心に販売されることとなった。

2. コンセプト

本来 VFR は RVF などの Honda ワークスレーシングマシン直系の V 型 4 気筒エンジンと車体を備え、スーパ

*二輪 R&D センター



Fig. 1 1986 model year VFR750F



Fig. 2 2010 model year VFR1200F

スポーツにも匹敵するテクニカルパッケージでありながら、スタイリングは決してレーシングイメージではなく、あくまでもエレガントであることを特徴としていた。加えて高い運動性能を誇りながらも、二人乗りで長距離を走破できるツアラとしての能力も持ち合わせる多才性が、レーサレプリカスタイルに飽き足らない経験豊富な大人のユーザーに支持されて来た。そして、開発においても常に VFR コンセプトのバックボーンとして、歴史あるレーシングマシンの血統を表す高性能イメージの表現とユーザーへの訴求は守り続けられるべきものとして捉えられていた。

しかしながら、昨今におけるレーサレプリカスタイルのスーパースポーツ群の台頭と性能先鋭化の流れの中にあっては、市場における VFR の立ち位置は、次第に“ツーリングにも使えるスポーツバイク”から“スポーツもできるツーリングバイク”へと変化してきており、VFR に対する市場ニーズも最新レーシングマシンの技術とそのイメージの反映といったものに代わって、大型プレミアムスポーツツアラとしての余裕とステータスを求める声が多く聞かれるようになった。加えて Honda モータサイクルのブランドリーディングとしての役割を VFR に課し、そのコンセプトを大きく変貌させることとした。

具体的には VFR1200F は Honda の最新技術を搭載したスポーツツアラという基本骨子を守りつつ、レーシングの要素に頼らない、新価値をもってお客様の要求に答えられる魅力再構築を目指した。

VFR1200F の開発にあたって、ユーザーに訴求すべき価値は数値性能や高性能イメージではなく、更なる個性と新しいモータサイクルライフを創造できる商品であるべきと考えた。そこで「Unique」「Intelligent Technology」「Riding Fun」の三つをコンセプトのキーワード、「The Gentleman Challenger」をスタイリング開発のキーワードとして定めた。

VFR1200F を構成する技術領域では、レーシングイメージをコンセプトのバックボーンとして持ち続けることを解かれたことで、技術的選択肢の自由度は一気に広がりを見せた。新設計 1200 cm³ V 型 4 気筒エンジンは (Fig. 3)、高性能イメージが強いツインカムヘッドに替えて、モトクロス競技専用車のエンジンで採用されている軽量コンパクトな UNICAM (直押し、ロッカーム併用式 SOHC)⁽¹⁾ ヘッドを持ち、後輪駆動系は歴代 VFR が採用してきたチェーン駆動から、クリーンでメンテナンス性に長けるオフセットピボットシャフト駆動にするなどのユニークな技術を採用することにより、プレミアム領域へ踏み出そうとする VFR の新しいチャレンジを表現した。また従来のマニュアルトランスミッションのメリットはそのままに、高度に自動化された電子制御オートマチックトランスミッション、デュアルクラッチトランスミッションを二輪車として世界で初めて採用することで、Honda が提案する VFR の新しい価値をユーザーに強烈に印象付けることとした。

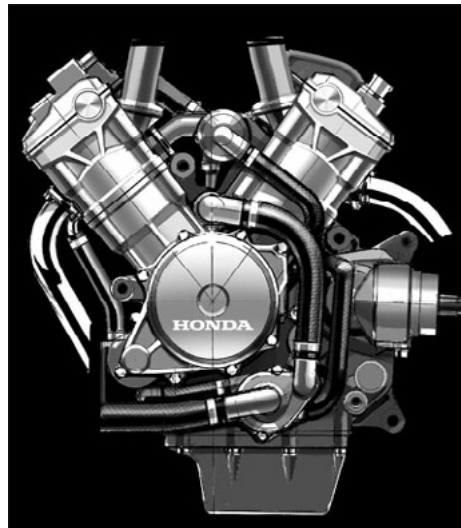


Fig. 3 Initial sketch of V4 engine's appearance

3. スタイリング

3.1. スタイリングの基本的な方向性

歴代 VFR のスタイリングは、その持てる高い性能を「スピード」や「凄さ」などと言った表現でダイレクトに伝えるのではなく、あくまでもその性能を生み出すレースの血統を持った技術の「先進性」を、洗練されたテクニカルな表情でスタイリングすることで、VFR コンセプトの性能と独自性を視覚から訴えてきた。

また、スーパースポーツのスタイリングに見られるような、見る者にそのスピードと性能を直感させるスタイリングではなく、ストライプなども含め、可能な限りデザインの要素を簡略化し、各機能の本質をシンプルにデザインすることで VFR の上質な資質を表現してきた。

そのような控えめな性能表現は、才能の一翼であるツーリング性能のスタイリング表現にもおよび、ライダーのみならずパッセンジャをも含めた居住性など、長距離ランナとしての高い資質も強く外観上でアピールすること無く、秘めた能力としてスマートに働くことを好しとした。

スーパースポーツのデザインが性能を飾り、誇示する“足し算のスタイリング”とするなら、VFR のスタイリングはその多才な能力を決して飾り立てることのないものとも言え、その日本的美意識にも似た控えめで奥深い表現が多くの大人のユーザから共感を得てきた。

3.2. VFR1200F におけるスタイリング課題

VFR1200F のスタイリングには、フラッグシップモデルとして Honda のスポーツラインナップを牽引できるに足る革新性を表現するためにも、強い個性と新規性を伴って大きく変貌することが要求された。

ユーザに訴求する商品のイメージが、レーシングテクノロジーのバックアップを直接必要としなくなったことから、スタイリングにおいても自ずと歴代 VFR が続けてきた「洗練されたレーシング技術の表現」に頼らない新しいスタイリング表現が必要となった。Fig. 4 にコンセプトスケッチを示す。

VFR1200F のスタイリング構想の基点は、車体の基本骨格の変貌に大きく関わっている。エンジン形式とその配置、そして駆動系レイアウトに大きく影響を受けるモータサイクルのプロポーションであるが、VFR1200F では UNICAM ヘッドの採用によって、よりコンパクトになったエンジンサイズにも関わらず、歴代 VFR では初採用のシャフトドライブ駆動の特性を活かすためのスイングアーム延長とフレームの大型化などにより、ホイールベースはチェーン駆動の先代 VFR800 の 1460 mm から 1545 mm となり、スポーツバイクらしいコンパクトなプロポーションから大型のスポーツツアラーとしての堂々とした骨格へと変化した。VFR1200F のスタイリングでは、チェーン駆動に



Fig. 4 Concept sketch

比べてスポーツイメージに劣るシャフト駆動と、大柄の車体サイズの組合せによって、ツーリングモデル然としたイメージが強くなることを懸案課題とした。そこで、デザイン開発チームは“VFR は常にスポーツバイクの佇まいであるべし”との強い信念の下、与えられた課題に対して新しい発想を持ってスタイリング開発に臨んだ。

3.3. ボリュームの分断による軽量感の演出

通常スポーツモータサイクルのスタイリングにおいて、カウリングのフォルムはスムーズな連続面による、いわゆるスピードシェープと称される一塊のシェル構造を基本としたスタイリングを施されるが、VFR1200F では大柄になった車体サイズに対応した外装部品的大型化による視覚的重量の増加を嫌い、一塊のカウリングのボリュームを三つの要素に分断し、それぞれに違う表情を与えることで、視覚的軽量感を生み出しつつ、求められる走行性能とライダーのウインドプロテクション性能を達成している。

さらに、スタイリングの重心をセンタの要素パートに強く集中させることにより、2002 年にデビューした HRC レーサー、RC211V (Fig. 5) 以降続けてきた Honda スポーツデザインの基本テーマである「マス集中フォルム」の実現をも促している。

一つ目の要素としては、スタイリングの重心としての役目を負わせたフューエルタンクを覆うシェルの部分からミドルカウルへとつながるボデー色に塗られた、いわゆる外観部品と認識される部分である。二つ目はブラックアウトされたアンダカウルや、大きく面積を取ったヘッドライトとそれにつながるスクリーンなどの機能的要素の強い部分。そして、三つ目はその両者を縦断しているシルバーに塗られた空力付加物としての機能を持ったレイヤパーツである。

その各々のパートに機能に合わせた視覚的にまったく異なる表情を施し、カウリングとして必要な絶対ボリュームを作為的に分断させ、コンパクトさを演出することで、

VFR1200F のスタイリングが重厚なイメージを持つツーリングモータサイクル然としたものへと変化することを避けた (Fig. 6).



Fig. 5 2002 model year RC211V



Fig. 6 Final rendering

3.3.1. 外観要素表現

まず、一つ目の“外観”の部分にはスタイリング上の重心として VFR1200F のスタイリングの特徴を一番決定付ける要素を盛り込んでいる。カウリングとしてのウインドプロテクションなどの居住性と空力性能を向上させながらも、エンジン冷却性能のために通常のカウリングならばそこにレイアウトされるエアアウトレットなどのテクニカルな要素を一切排除し、「色気」を湛えた面の造り込みを徹底的におこなった。特にフューエルタンク部分からミドルカウルにつながる優雅な連続面と、シンプルでボリュームを持ったサイドの面構成はスポーツバイクのスタイリングとしては視覚的の重さを生み出してしまうリスクを含んだものだが、クレイモデルでの表情の造り込みを徹底的におこない、面の張りの変化と面の切り返して生まれてくるキャラクターラインの角Rの変化に細心の注意を払うことで、スポーツバイクとしての佇まいにもふさわしい、リズム感と程よい緊張感を持った色気のある造形を造り上げることができた (Fig. 7)。



Fig. 7 Graceful surfacing and character lines

3.3.2. 機能要素表現

二つ目の“機能”の部分にはエンジンや足まわりパーツなどの重要な機能部品などと共通の表情を持たせて、“外観”の部分とのコントラストを強めたスタイリングを施した。エアマネージメントの機能を有し、まるでエンジンの一部であるかのようなアンダカウルのハードな表情や、メータを支える構造体の様を外から見せるためのスクリーンのデザインなどは、VFR 伝統の「洗練された技術表現」の一端を引き継いだパートでもあると言える (Fig. 8)。

3.3.3. 空力レイヤ表現

そして三つ目の“レイヤ”のパートは、ラジエータ冷却排風効果などの重要な機能を持ちながら、まるで金属の板を成型したようなテンションを持ったテクニカルな表情で、“外観”と“機能”という二つのデザイン要素の間を縫うように流れ、分断によりバラバラになりがちな各々のパートを一つのフォルムにまとめ上げる、スタイリング上の要となっている。さらにその流れはフロントカウルからリヤカウルの表情にも連続し、車全体に統一感をもたらすと共に、“外観”部分の優雅さに反発するかのようにクールな表情でスタイリング全体に緊張感を持たせる重要なパートとなった (Fig. 9)。



Fig. 8 Styling of under cowl composed of functional elements



Fig. 9 Layer panel with technical expression

3.3.4. 隙間をデザイン

そして VFR1200F のスタイリングの視覚的ボリュームを軽減させている四つ目の要素が存在する。それは上記三つのパートの間に存在する隙間である。カウリングを構成する三つのパートは決して綺麗に合わさることはなく、その隙間を、表情を持った“空間”としてデザインすることで、カウリングの絶対的なボリューム感を軽減すると共に、各パートの個性をお互いに引き立てる効果をもねらった。さらにインナエアマネージメントを駆使することで、各々の隙間に通常のスポーツモデルのカウリングデザインに見られるような、独立した要素のエアインテークダクトやエアアウトレットダクト等に代わる重要な機能を持たせることが可能となり、スタイリング全体の変革の可能性をより大きく広げられる結果となった (Fig. 10)。

3.4. その他のスタイリングの特徴

全体のプロポーションに起因する部分の他にも VFR1200F は多くの新しい試みをおこなっている。

その一つはフロントフェース。従来のラインビームを発展させ、よりワイドな光源を持たせた内部構造による新しいヘッドライトシェープが顔全体の表情を強く印象付けているが、スクリーン越しの空間の存在と相まって、レイヤとカウルとの間の抑揚が効いたダイナミックな表情を持つ空間＝エアインテークダクトの存在が、サイドビュー同様にフロントビューの絶対的なボリューム感を分断し、コンパクトで個性的な表情を演出している。

また、「マス集中フォルム」として、ボリュームのあるフロント周りに対して、キレのある表情のリア周りの印象を決めているシートデザインにおいても、サイドビューではシャープな印象を保ちながらも、長距離ライディングでも快適性を損なわない確かな性能をその座面形状に求めた。そのために、クッションウレタンと表皮の一体成型を Honda では初採用することによって、均一な面圧の着座面積を確保した立体的でシャープなシートデザインが可能となった (Fig. 11)。

さらに、荷物の多いロングツーリングにもスマートに対応できるように、無粋なステー無しでもハードパニアケースをワンタッチ装着できる機能を有したりヤフェンダデザインをおこなうなど、ディテールにおいても VFR1200F は技術やアイデアを持って、高まった機能をスタイリング上にスマートに昇華させている。



Fig. 10 Emotional and functional space between each part



Fig. 11 Sharp and three-dimensional seat profile

4. まとめ

VFR1200F は上級クラスへステップアップしたにも関わらず、そのスタイリングコンセプトは歴代 VFR 同様、そこに盛り込まれた類まれな革新技術や高い運動性能を直接的に見る者に強く訴求することなく、あくまで洗練した佇まいでその独自の価値を次世代へと引き継いでいる。

ただし、大きく変化を伴ったこととして、採用された新技術と同様に、既存の考え方に捉われることなく、機能表現としてのスタイリングデザインの new 境地に積極的に挑んだ。必要とされる機能を一つ一つ丁寧に本質を伴った新しい機能表現として創り出していくことによって、多くの経験を積んだ大人のユーザの審美眼にも訴えることができる次世代スポーツツアラのベンチマーク足る新しいスタイリングを実現することができたと確信している。

参考文献

- (1) 星紀夫, 志村康雄, 大熊孝則, 野村明史, 後郷和彦:
4 ストロークモトクロッサ CRF450R の紹介, Honda
R&D Technical Review Vol. 14, No. 1, p.21-30

■著 者■



岸 敏 秋