

CBR250R のスタイリングデザイン

Styling Design of CBR250R

飯 田 王 海*
Omi IIDA

要 旨

CBR250R は、成長著しいアジア、インド地域の二輪車市場におけるトップエンド、また、成熟した日、米、欧の二輪車市場におけるエントリースポーツとして開発されたモデルである。モータサイクルが持つ「運転する楽しさ」という魅力を、より多くのお客様に提供することを主命題に置き、「スポーティーなフルカウル外観」「操る楽しさ」「リーズナブルな価格」を備えた二輪車として、世界 22 カ国に向け市場投入された。

開発にあたり、「Sports quarter for one world」を機種コンセプトとして掲げ、軽量、コンパクトで扱いやすく、スポーツ走行も楽しめるパッケージと、世界共通のスタイリング、リーズナブルな価格設定を具現化するべく、コンセプト、仕様の決定を含めた幅広いデザイン展開をおこなった。

Honda スポーツモータサイクルの基軸となるスタイリングテーマ「Mass Concentrate Proportion」を継承し、時代に合わせ進化させたスタイリングは、日本、欧州、アジアのデザイナーが議論を重ね、協力し創り上げた。

ABSTRACT

The CBR250R was developed as a top-end model for the rapidly growing motorcycle markets of Southeast Asia and India and an entry-level model for the mature markets of Japan, North America and Europe. This development was undertaken under the banner of offering more customers one of motorcycling's attractions, namely the "joy of driving." The model has been launched in 22 countries as a motorcycle with a "sporty full-fairing exterior," the "joy of operating" and a "reasonable price."

With a model concept during development of "sports quarter for one world," design proceeded on several fronts, including concept and determination of specifications. The purpose was to develop a package that is lightweight, compact and easy to handle so that sporty cruising is enjoyable, and to do it all with globally common styling at a reasonable price.

Carrying on the styling theme of "mass concentrate proportion" that underlies Honda's sport motorcycles, designers from Japan, Europe and Asia discussed the styling that evolves to fit the times, and working together, they created such a styling.

1. はじめに

CBR250R は、100 cm³ から 150 cm³ クラスの小型二輪車市場拡大が著しいアジア、インド地域におけるトップエンドモデルである。「運転する楽しさ」に加え「所有の喜び」を求めるユーザに向け、新規市場開拓の役割を担う。それと同時に、成熟した日、米、欧の二輪車市場においては、エントリースポーツモデルとして市場活性化の役割を担う。

このように、背景の全く異なる地域の市場ニーズを吸い上げながら、世界標準のグローバルスポーツモデルとして一つのコンセプト、一つのスタイリングにまとめることが、本モデルを開発する上での課題となった。

モータサイクルが持つ「運転する楽しさ」という魅力を、

より多くのお客様に提供することを主命題に置き、開発目標を、「所有の喜びを満たす、スポーティーなスタイリング」の表現、「ビギナからベテランライダーまで体感できる」操る楽しさ、「市街地走行からスポーティーな走行まで受容する」幅広い使い勝手の実現、と定めた。

本モデルは、250 cm³ スポーツモデルを、高い品質と低コスト化が実現できるタイにて生産することを前提とした。そのため、開発、営業、生産、調達、サービス、などの各部門が企画段階から一体となり開発を推進した。

CBR250R は、2010 年 11 月、世界 22 カ国に向け市場投入を果たし、各国で好評を得ている（日本国内 2011 年 3 月発売）。

*二輪 R&D センター

2. コンセプト

企画初期段階では、アジア、インド市場で最大排気量となる 250 cm³ スポーツモータサイクルの市場開拓を命題として検討を開始した。

ターゲットユーザを 20 - 30 才の高価格帯モータサイクルを求めるスポーツ志向な男性と仮定し、「訴求するための外せない商品価値は何か」をお客さまの視点で徹底的に議論した。その結果、開発目標を具現化するための本モデルの特徴を、所有の喜びを満たすスポーティーな「フルカウル外観」、ビギナからベテランライダーまで体感できる操る楽しさと、市街地走行からスポーティーな走行まで、幅広い使い勝手を実現する「トルクフルで扱いやすい単気筒エンジンと軽量でコンパクトな車体」と定め、アジア市場におけるトップエンドモデルでありながら、エントリーモデルとしても気軽に取り扱える間口の広さも同時に実現しようと考えた。

価格については、アジア、インド市場における高価格帯としながらも、ターゲットユーザの購買力を調査し、適正な価格を設定した。

基本仕様決定に伴い、スポーツモータサイクルカテゴリの成熟市場である、日、米、欧など他地域での「リーズナブルな売価と高品質を武器としたエントリーフルカウルスポーツ」として市場成立性を精査した。その結果、エントリー市場開拓のポテンシャルがあると判断され、市場投入が決定された。最終的には「Sports quarter for one world」を機種コンセプトとして掲げ、全世界の市場に向けた開発が始まった。

3. パッケージデザイン

アジアの小柄なライダーから欧米の大柄なライダーまで受容できるカウリング形状の設定と、軽量、コンパクトで扱いやすく、市街地走行からスポーティーな走行まで、幅広い使い勝手を考慮した最小回転半径を得るためのハンドル切れ角やアップライトなライディングポジションの設定は、「交通環境や体格の違いを問わずモータサイクルの楽しさを体感して欲しい」というチームの想いを実現するために必要不可欠な機能要求を達成するためであった (Fig. 1, 2)。

しかしそれら機能要求を満たすこと、すなわち市街地での使い勝手を考慮したハンドル切れ角や、アップライトなライディングポジションを確保するハンドル形状が、フルカウルスタイリングの要ともいえる重要な要素、特に、アッパカウルの低くならみの利いたプロポーションと、ミドルカウルの前後方向の伸びやかなキャラクターの造形自由度を著しく制約することが予測された。

そこで 3D バーチャルモデルによる形状検討をおこない、基本寸法を割り出した (Fig. 3, 4, 5)。また、それに

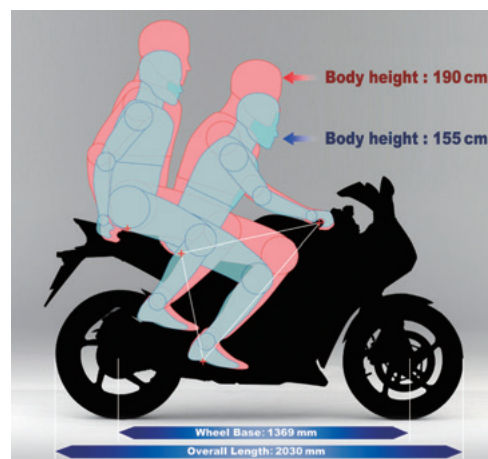


Fig. 1 Riding posture (body height: 155-190 cm)

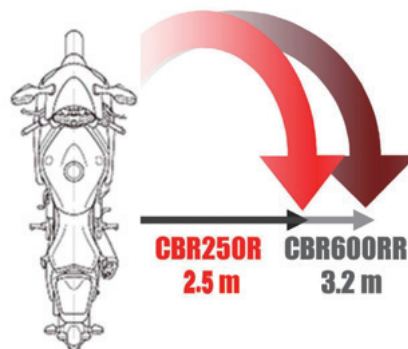


Fig. 2 Minimum turning radius



Fig. 3 3D model: Front quarter view



Fig. 4 3D model: Overhead view



Fig. 5 3D model: Gauges and switches

よってハンドル周辺の補器類やワイヤリングレイアウトと、デザインスケッチのアウトラインの相関関係を早期に整合することも可能とした。

それらシミュレーションを事前におこなうことで、造形する際の制約箇所をあらかじめ認識することを可能とし、スタイリングを検討する上での自由度を増すことができた。

4. スタイリングデザイン

CBR250R は、Honda スポーツモデルのアイデンティティが強く感じられる基本プロポーションと、モダンなスタイリング処理を施すことで、ミドルクラススポーツモデルの指標となるべく、デザイン作業をスタートした。

まず、2002 年にデビューした HRC レーサ、RC211V 以来続けてきたスポーツカテゴリスタイリングの基本テーマである「Mass concentrate proportion」(マス集中プロポーション)をメインキーワードと定めた (Fig. 6)。次に、2008 年時点で開発をおこなっていた VFR1200F⁽¹⁾、CBR1000RR で用いた「Multiplex structure」(多重的パーツ構成)と「Sculptural surface」(彫刻的面構成)というデザイン手法をサブキーワードとして設定し、スタイリングの検討を開始した。

それぞれのキーワードが示す具体的デザイン手法を以下に述べる。

Mass concentrate proportion: エンジンなどの重量物とそれらを覆う外装部品を車体中心にレイアウトし、全体のプロポーションをコンパクトにまとめるデザイン手法。

Multiplex structure: 各部カウリングパーツの持つ、走行風の防風、整流、排熱といった機能部分を、それぞれ別部品として形状表現し、重ね合わせて全体を構築することで機能性向上を図ると共に視覚的新規性を持たせるデザイン手法。

Sculptural surface: 大きな塊から抑揚や彫りの深さを強調した大胆な面形状を削り出して造形していく手法。

4.1. スタイリングコンセプトの深堀りと各国研究所デザイナーとのスケッチコラボレーション

前述のように、市場によって位置づけが大きく異なっ

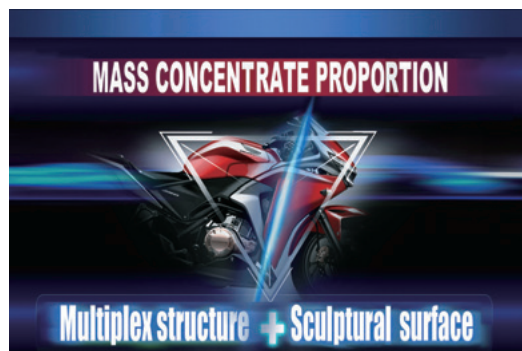


Fig. 6 Styling concept

ている本モデルのスケッチを展開するにあたり、スポーツモータサイクルのトップエンドモデルとしての「VFR のような高級感、ステイタス性」と、スーパースポーツモデルとしての「CBR シリーズの末弟、エントリースポーツイメージ」のどちらの方向性を重視して進めるか、デザインチーム内でも意見が分かれた (Fig. 7, 8)。

モータサイクルは、高速での長距離移動や、サーキット走行を意識したものなど、使用目的や楽しみ方に準じて車体サイズや外観デザインが大きく異なっている。前述の VFR1200F は、長距離を速く、疲労を少なく快適に移動するための大きなカウリングや、大人の持ち物としての質感を持たせた方向にデザインされている。

一方、CBR1000RR は主にスポーツ走行を一人で楽しむために、軽量、コンパクトさを追及し、車体中心への凝縮感やシンプルさを表現する方向にデザインされている。

本モデルにおいては、VFR1200F の持つ抑揚があり存在感のある面表現やカラーリングが生み出す高級感やステイタス性など、所有欲を満足させる視覚的要素が、アジア、インド市場におけるトップエンドモデルとして必要な要素であると考えた。

一方、CBR シリーズ末弟としての役割も受け持つ汎用性の高いエントリースポーツモデルであることから、スタイリングの基本となるプロポーションを、メインキーワードでもある「Mass concentrate proportion」、すなわち車体中心への凝縮感とし、スーパースポーツらしいシンプルで潔い造形を守ることとした。



Fig. 7 2010 VFR1200F



Fig. 8 2010 CBR1000RR

「抑揚があり存在感のある面表現」と、「シンプルで潔い造形」という、一見テーマの違う二つの相反するスタイリング要素を融合し、最適解を導くことが、造形上の最大の課題と位置づけた。

デザインチームは前述の課題解決に向けて日、欧、アジア各研究所のデザイナを招集、スケッチを展開させた。

上述の課題に対し、文化的背景の違う各国のデザイナが、各々の考えをスケッチに表現しぶつけ合うことでスタイリング表現の幅を広げると共に、上位機種のイメージを受け継ぎながらも独自性を創出しようと試みた。

最終選考に残った欧州案 (Fig. 9) と日本案 (Fig. 10) は、CBR シリーズの持つ車体中心への凝縮感を表現しながら、アッパ、ミドル、ロアカウルの各機能パートを各々独立した要素に分断し、視覚的な新しさと共にスポーツバイクらしい軽快感を表現しており、この2案をベースとして、最終スケッチに移行した。

4.2. 最終スケッチ展開

最終スケッチでは、前述のスケッチに不足した高級感やステイタス性を意識し、面の抑揚と張り、鋭く硬質な形状と柔らかな形状を連続させて変化させることで、フォルム全体に緊張感と変化を表現している。

ライダーが触れるタンクからミドルカウルへつながる面を有機的で抑揚のある連続面で構成したのに対し、走行風を整流するフロントカウルからミドルカウルには、シンプルで大きな面を大胆にあしらった。このキャラクタの違う面を使い分け、一つのモデルとして融合させたことが、本モ

デルにおける造形上の大きな特徴となっている。

また、高熱を発するエンジン、エキゾーストパイプを覆うアンダカウル、マフラカバーを連続的につなぐことで、エンジン周りの冷却に寄与すると共に、硬質でメカニカルな面で構成することで、あたかもエンジン部品の一部のような表現を施し、車体全体の軽快感を向上させた。

これらにより、所有の喜びを満たす高級感と、スポーツモデルとしての軽快さを一つのフォルムにまとめあげた (Fig. 11, 12)。

4.3. 各部機能パーツ

4.3.1. エンジンデザイン

新世代の環境、動力性能を備えた 250 cm³ 水冷 DOHC 単気筒エンジンは、虚飾を廃したシンプルなサイドビューと、コンパクトながら力強いヘッドまわりの造形を組み合わせた。

さらに、ブラックメタリックの塗装によって、機能美を感じる精悍な外観を強調している (Fig. 13)。

4.3.2. メータデザイン

メータやインジケータ周りのデザインは、インストルメントパネルの中央にアナログタコメータを配し、イグニッションのオンと共にフルスケールまで針を回転 (スイープ) させ、その針の下降にあわせながら液晶のスピード表示がカウントダウンし、各メータに異常がないかを確認できるものとするなど、スポーティーかつ機能的なものとしている。



Fig. 9 Concept sketch from Honda R&D Europe



Fig. 11 Final sketch: side view



Fig. 10 Concept sketch from Honda Motorcycle R&D Center Japan



Fig. 12 Final sketch: front view and rear view

また、機能的でモダンな表情を持たせるために、液晶表示部やインジケータ周りに幾何学的でメカニカルな造形のシルバーのガーニッシュを配し、ブルーの液晶バックライトで演出を施した (Fig. 14)。

4.3.3. ヘッドライトデザイン

スポーティーさと独自の表情を表現するために、メインリフレクタとポジションライトを一体化しY字型に配置することで、正面ビューの特徴とした。

また、スクリーンからスラントした面は、下方であごを引くように車体後方に追い込むことでフロント周りの視覚的な重さを回避している。

さらに、ポジションライトを覆うインナーレンズは灯体全体のY字キャラクタを強調し、メカニカルで精度の高い高級感も同時に表現した (Fig. 15, 16)。



Fig. 16 Front quarter view

5. カラーリングデザイン

CBR250R は外装部品の構成を工夫し、カラーリングで大きくイメージが変わる二つのバリエーションの設定を可能とし、幅広い地域のカラーリング嗜好性に対応できる仕様とした。モータサイクルには特徴的な塗装パターンのあるモデルが多いため、カラーリングによる差別化の効果は大きい。

Fig. 17 に示す例では、全体的なフォルムはシンプルな構成としながらも、シックなモノトーンカラーで塗装することによって、タンクからミドルカウルの有機的で抑揚のある連続面を強調した。これにより、アジア、インド地域に主眼を置いた VFR イメージを引き継ぐ、高級感、ステイタス性を表現したモデルとした。また Fig. 18 では、明るくス



Fig. 13 Engine sketch



Fig. 14 Meter view sketch



Fig. 15 Front view



Fig. 17 Monotone color



Fig. 18 Tricolor

スポーティーなトリコロールカラーの塗色と、CBR シリーズ直系のイメージを引き継いだシャープな形状のウイングパターンストライプを組合せた。これにより、日、米、欧地域が求める、シンプルで軽快なスポーツモデルを表現した。

6. まとめ

CBR250R 開発における、アジア、インド地域のフラッグシップスポーツと、日、米、欧地域のエントリースポーツの、市場背景の全く異なる地域のニーズを、一つのスタイリングにまとめるというデザイン上の課題に対し、以下の手法をもって解決した。

- (1) パッケージデザインにおいては、3D バーチャルモデルなどを活用し、アップライトなライディングポジションと、低く睨みの効いたフルカウル外観を両立させ、交通環境や体格の違いを問わず、モータサイクルの楽しさを体感できることを実現した。
- (2) スタイリングデザインにおいては、「抑揚があり存在感のある面表現」と、「シンプルで潔い造形」という一見相反する二つのスタイリング要素を融合し、所有の喜びを満たす高級感と、スポーツモデルとしての軽快さを一つのフォルムにまとめあげた。
- (3) カラーリングデザインにおいては、外装部品の構成を工夫し、高級感を強調するモノトーンカラーと、シャープで軽快なスポーティーカラーの2バリエーションの設定を可能とすることで、幅広い地域のカラーリング嗜好性に対応できる仕様とした。

これらデザイン展開を通じて、「所有の喜びを満たす、スポーティーなフルカウル外観」と、「ビギナからベテランライダーまで体感できる操る楽しさ」、「市街地走行からスポーティーな走行まで受容する幅広い使い勝手」という当初の開発目標を達成した。

参考文献

- (1) 岸敏秋:VFR1200F のスタイリングデザイン, Honda R&D Technical Review, Vol.22, No.2, p.14-19

■ 著 者 ■



飯田 王海