

NC700 シリーズのスタイリングデザイン

Styling Design of NC700 Series

工 藤 一 浩*

Kazuhiro KUDO

要 旨

NC700 シリーズは日常の使い勝手や利便性、モータサイクルを扱う楽しさ、環境にも配慮し低燃費でお求めやすい価格で提供するというコンセプトで開発された。ネイキッドスポーツ、クロスオーバーコンセプト、スクーティングモータサイクルというまったく形態の異なる3モデルのスタイリングを、共通のプラットフォームを用いながら、実現したモデルである。

ABSTRACT

The NC700 series was developed based on the concept to offer user-friendliness and convenience focused on daily uses, i.e. offering the enjoyment of maneuvering a motorcycle, consideration to the environmental issues and a good fuel efficiency with a reasonable price as well. While using the same shared platform, by applying the styling techniques on these series of motorcycles, it is realized to differentiate three forms: “Naked Sports,” “Crossover Concept,” and “Scooting Motorcycle.”

1. はじめに

先進国では、モータサイクルに最高速や加速などの絶対性能を求めるといった価値観がある一方、扱いやすく安価で気軽にライディングを楽しめるモデルの要望が高まっている。そのようなお客様の志向の多様化に対し、1台のモータサイクルではなく、一つのプラットフォームを用いて、異なる3タイプのモータサイクルで答えようと考えた。しかしそれは、フレーム骨格やエンジンなどの主要コンポーネントを共用化しつつ、異なるコンセプトやスタイリングを実現するという、これまでのモータサイクルの開発の中でも類を見ない大胆な発想が求められた。さまざまなライフシーンで積極的に使いこなせる二輪車を作りたい。そのような思いでデザイン開発に取り組んだのが、NC700 シリーズだった。

開発手法も含め、前例の無いまったく新しいコンセプト、パッケージング、そして価値観の具現化は、ゼロからデザイン手法を構築する必要がある、デザイナーにとっても大きな挑戦となった。

2. スタイリングコンセプト

日常的な使い勝手の中でだれもが扱いやすく、よりいっそう軽快、快適で、味わい深く楽しいモータサイクルを、

低燃費、お求めやすい価格で提供すること、という開発目標を受け、3モデルに共通するスタイリングのテーマを、「ライダーフレンドリーかつ日常域でのモータサイクル本来の楽しさを形として表現する」と定めた。従来のスポーツモータサイクルに多かった、パフォーマンス至上主義、高回転、高出力を追い求めるような価値観とは異なる、「気負わない」、「安全」、「スマート」、「環境性」等を意識したアプローチである。

先鋭化し高価格化したモータサイクルとは違う価値を求めるお客様、かつてはモータサイクルを楽しんでいたお客様、また初心者のお客様や街中での便利な足として使うお客様など、より多くのお客様の使い勝手や好みに対応できるよう、コンセプトの異なる3モデルのスタイリングを具現化した (Fig. 1, Fig. 2, Fig. 3)。

スタイリングデザインを進める上で、3モデルに共通する項目を以下の六つに定めた。

- (1) Honda オリジナルであり、独創的であること。
- (2) 良いデザインに国境は無いという信念のもと、どこの国にでも受け入れられるグローバルデザインであること。
- (3) 作り手のこだわり、メッセージがお客様に的確に伝わること。
- (4) クリーンでモダンなイメージを表現し、街中において違和感なく主張すること。

*二輪 R&D センター

- (5) 性能や排気量のヒエラルキーにとらわれない価値観を表現すること。
- (6) お求めやすい価格を実現しながら、お客様が納得できる価格以上の質感を感じることに。



Fig. 1 Concept sketch and clay model of NC700S



Fig. 2 Concept sketch and clay model of NC700X



Fig. 3 Concept sketch and clay model of INTEGRA

3. 共通プラットフォームで3モデルを実現するデザインの手法

デザインをする上でもっともこだわった点は、共通プラットフォームをお客様に感じさせないことである。

ネイキッドスポーツ NC700S、クロスオーバーコンセプト NC700X、スクーティングモータサイクル INTEGRA の、それぞれのモデルが持つコンセプトの違いをスタイリングによって明確にすることが求められる。

車体全体のシルエット、フレーム形態、エンジン形式など、本来であればレイアウト上のニーズがまったく異なるこれら3モデルにおいて、プラットフォームを共通化することはたいへん困難なことである。従来のように基本レイアウトを専用設計することなく三つの異なるコンセプトを構築し、それをいかにスタイリングとして具現化するかが重要なポイントであった。

3.1. フレームボデーについて

タンクを膝で扶む形の、一般的なモータサイクルの形態を持つ NC700S、NC700X と、タンク部分をもたない INTEGRA のプラットフォームを共通化する上で、一番にブレックスルーしなければならないポイントはフレームボデーの構造である (Fig. 4)。



Fig. 4 Perspective drawing of three NC700 series models

NC700S, NC700X のフレームボデーは、一般的なスポーツモデルと同様に、フレーム剛性確保のために、ヘッドパイプとスイングアームピボットをメインパイプで直線的につなぎたいというニーズがある。そのメインパイプを視覚的に露出させることで、デザイン的にもメカニカルな表現が可能となる。しかしながら INTEGRA のフレームボデーは、フロアトンネルをできるだけ低く抑えたいという事情から、メインパイプをできるだけ低く通したいというレイアウト上のニーズがある。

本モデルでは、全高の低いエンジンユニットと組み合わせたダイヤモンドフレームによってフレーム剛性を確保し、通常のコモーターサイクルよりも低い位置でメインパイプを通すことを可能とした。エンジンとのフィッティング、メインパイプ曲げのポイントや溶接位置を、機能的にも視覚的にも最適になるようにレイアウトし、3モデル共通プラットフォームの要となるフレームボデーとして成立させることができた。

4. 外観構成パーツと3モデルの異なるプロポーション

外観構成パーツは、3モデルのスタイリングコンセプトを明確に差別化するための機能部品である。

NC700S, NC700X は、一般のコモーターサイクルの基本シ

ルエットを踏襲する点は共通である。しかし NC700S は、シンプルなスポーツモーターサイクルらしく、やや前傾したスポーティ基調で、前まわりもやや低めのプロポーションが望ましい。一方 NC700X は、オンロードとオフロードを融合させたクロスオーバーコンセプトを表現するためのアップライト基調で、前まわりがやや高めのプロポーションが望ましい。

さらに INTEGRA においては、自由度の高いライディングポジションで街中の使い勝手を重視した、スクータに近い基本シルエットとなる。

このように大きく異なるプロポーションを、外観構成パーツの違いによって造り分けることが、NC700 シリーズのスタイリングデザインにおける難しさであり、醍醐味である。

4.1. NC700S のスタイリング

ネイキッドスポーツ本来の爽快さと機動力、快適性を手軽に楽しむことができるのが NC700S である。

その魅力を表現するため「The Modern Fluid Form」をスタイリングテーマとした。スポーツギヤ的要素をシンプルな立体で造形し、スタンダードでありながら強い個性とモダンさを表現した。シンプルなヘッドライトまわりと、スリムでコンパクトな必要最小限のパーツで外観を構成することも特徴の一つである。

初心者からベテランまで違和感なく受け入れられる、間口の広い分かりやすいスタイリングのネイキッドスポーツとした (Fig. 5).

4.2. NC700X のスタイリング

オンロードとオフロード、異なる魅力が融合することで生まれる新価値を目指したのがクロスオーバーコンセプトである。

その魅力を表現するためのスタイリングテーマを「Smart Tough Body」とした。スポーティで流れるような主体色塗装部分と、プロテクタとしても機能するタフな造形の着色部分の組合せが個性となり、スマートでありながら強じんなイメージを、まさにクロスオーバーさせ表現した (Fig. 6).

4.3. INTEGRA のスタイリング

モータサイクルの持つ走りの楽しさに、通勤の快適性と利便性を融合したのがスクーティングモータサイクルコンセプトである (Fig. 7).

「Energetic Elegance」をスタイリングテーマとし、スポーティでパワフルでありながらエレガントでゴージャスという、相反する要素を高い次元で捉えなおし融合させ、斬新なスタイリングを確立した。今までにない、まったく新しいコンセプトのモデルである。



Fig. 6 Image sketches of NC700X



Fig. 5 Image sketches of NC700S

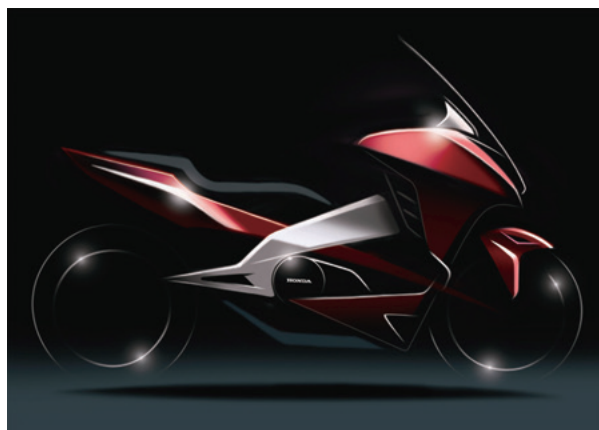


Fig. 7 Image sketches of INTEGRA

5. 共通の外観構成パーツ

プラットフォーム構想とパッケージングは、本開発の根幹をなしている。

エンジン、フレームボデー、足まわり、吸気、排気、冷却、灯火器等の、シリーズで共用する主要部品は、各モデルの個性を失わせることのない、質の高いモダンでクリーンなデザインを施した。

5.1. エンジンデザイン

NC700S, NC700X, INTEGRA とまったく異なるコンセプト、それにともなう全体のレイアウトを成立させるため、エンジンを極端に前傾させる必要があった。既存のスポーツ系モータサイクルとして異例なほど前傾しているこの特長を生かし、個性的でユニークなエンジンのデザインを目指した。

3モデル共通テーマである「クリーン」、「モダン」を効果的に表現するために、左右のクランクケースカバーにモダンで立体的な造形を施した。ユニークな前傾のシルエットともあいまって、モータサイクルとしての機能美を感じさせるエンジンデザインとすることができた (Fig. 8, Fig. 9, Fig. 10)。

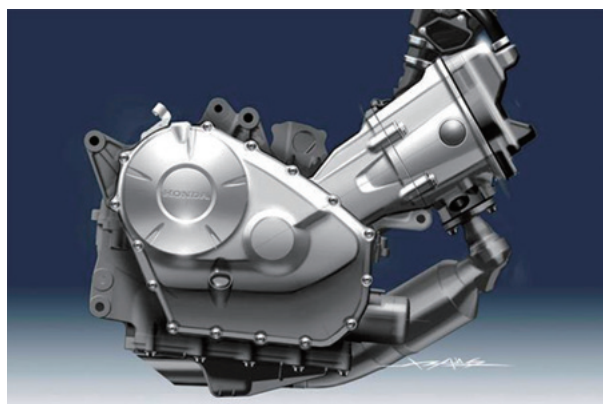


Fig. 8 Engine sketch (Right side)

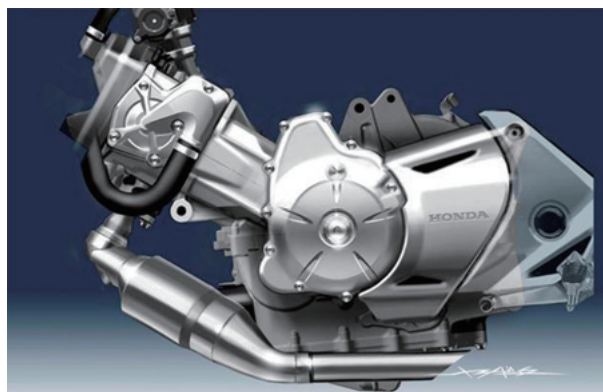


Fig. 9 Engine sketch (Left side)

5.2. 灯火器デザイン

3モデルのヘッドライトに対するデザインのニーズは、各々のコンセプトの違いから明確に異なる。ヘッドライト周辺はモータサイクルの顔であり、最も重要なアイコンの一つであるからだ。したがってヘッドライトユニットを共用しながらも、まったく異なる個性の表現は必然となる。

核となるヘッドライトユニットの基本形状はシンプルなV字型とし、3モデルで違和感を感じないように考慮した。

NC700Sでは、共通ヘッドライトユニットをハンドルマウントのアルミ製ヘッドライトステーで挟み込み、ミニバイザを含めたパーツ構成とし、スポーティでモダンなフロントまわりを演出した (Fig. 11)。

NC700Xは、クロスオーバーコンセプトの特徴となるノーズのあるフロントカウルに共通ヘッドライトユニットを配置し、着色樹脂によってまわりをガードするイメージの造形とした。アルミ製のメータステーも外観を構成する要素とし、タフさとスマートさを両立した顔の表現の一助とした (Fig. 12)。

INTEGRAは高級感とダイナミックさを表現するため、ボデーにビルトインした共通ヘッドライトユニットを、ウインカーポジションの機能をもつサブヘッドライトユニットで挟み込む構成とした。サブヘッドライトを含めたヘッドライトと、金属調のスクリーンステーとの組み合わせに



Fig. 10 Engine sketch for dual clutch transmission model



Fig. 11 Front view of NC700S

より、迫力あるエレガントな顔を実現した (Fig. 13)。

完成車状態において、3モデル三様の異なる個性と表情を、妥協することなく完成させた。

5.3. メータデザイン

メータは、ライダーがまたがった瞬間目に入る、コックピットの最も重要な機能部品である。

共通のメータユニットはフル液晶表示とし、シンプルで癖のない、最新モデルのメータとしてのモダンさを持ったデザインとした。その上で、3モデルバリエーションを展開する上で、周辺の造形処理との組合せによって表情が変わるよう配慮した。

NC700Sは、シンプルでスポーティなハンドルマウントとし、軽快感を強調した (Fig. 14)。

NC700Xは、ボデーマウントのアルミ製ステーにメータユニットをフローティングマウントし、アップライトなライディングポジションで見やすく、かつクロスオーバー的な冒険心をくすぐる演出を施した (Fig. 15)。

INTEGRAは、四輪的なコックピットをイメージしたインストルメントパネルに共通メータユニットを配置し、高級感を演出した。ライダー目線においては、包まれ感のある快適な空間を作り出している (Fig. 16)。



Fig. 12 Front view of NC700X



Fig. 13 Front view of INTEGRA

5.4. 足まわりとマフラのデザイン

足まわりの構成は基本的に3モデル共通であるが、クロスオーバーコンセプトのNC700Xのみ、前後のサスペンション長を30 mm伸ばした。

ホイールデザインについては、モータサイクルとスクータータイプの双方に相性が良い、軽快でモダンなデザインとした (Fig. 17)。

マフラはステンレス製で、端正なボデー形状を際立たせるため、スタンダードな形状としながらもリヤ廻りの軽快感を演出した。基本的に3モデル共通であるが、INTEGRAのみ、高級感を演出するマフラエンドキャップを採用している (Fig. 18)。



Fig. 14 Meter display unit of NC700S



Fig. 15 Meter display unit of NC700X



Fig. 16 Meter display unit of INTEGRA



Fig. 17 Front wheel of INTEGRA



Fig. 18 Muffler of INTEGRA

6. ユーティリティスペースとライディングスタイル

NC700 シリーズのコンセプトにおいて、ユーティリティスペースの存在は重要な魅力の一つである。

従来のモータサイクルは収納スペースがないのが一般的で、短距離の移動においても荷物をバックパックに収納し背負うか、リヤシート等の車体にとり付けることとなる。本格的に荷物を積載したい場合には、トップボックスやパニアケース等を車体に取り付ける必要があった。

NC700S, NC700X においては、21 L の収納スペースを備えているため、面倒な荷物の積載から開放される。

視覚的にも、走行中のモータサイクルに荷物が見えないことは非常にスマートである。

モータサイクルのスタイリングを考える上では、ライダーがまたがり走行している姿も含め美しくあるべきと考える。したがってユーティリティスペースを持つことのメリットは非常に大きい。

Fig. 19 に示すとおり NC700S, NC700X では、XL サイズのフルフェイスヘルメットを収めることができるユーティリティスペースをシート前方のシェルタ部分に確保し

た。そのためライダーがまたがった際のニーグリップの位置と一致することとなるが、レイアウトを限界まで切り詰めることで、機能的にも視覚的にも違和感のない造形を実現した。具体的には、ヘルメット収納の向き、角度、外壁の厚さ、リッドのカットライン、ロック機構などを、ミリ単位で最適にレイアウトし、かつその構造を細部まで作りこむ作業をおこなった。

その結果、スリムで自然なまとまりとなり、スタイリングと機能の融合を図ることができた (Fig. 20)。

シェルタを持たない INTEGRA についても、シート下に 15 L の収納スペースを確保した (Fig. 21)。



Fig. 19 Utility space of NC700X



Fig. 20 Shelter and seat of NC700X



Fig. 21 Utility space of INTEGRA

7. まとめ

3モデル共通したスタイリングデザインの志は、既存のモータサイクルの延長線上から一歩踏み出し、日常域でのモータサイクル本来の楽しさを形として表現することであつた。

スポーツギヤをイメージし、スポーティでありながら都会的でモダンさをねらったネイキッドスポーツのNC700S、オンロードとオフロードを融合させたクロスオーバーコンセプトで、「タフ」と「スポーティ」の相反するイメージを違和感無く調和させたNC700X、スクーターの便利さと、モータサイクルのスポーティさを融合し今までには無かったプロポーションを表現したINTEGRAの3モデルという、まったく異なったコンセプトのモデルを創造することができた。

今後のモータサイクルの一つの方向性として、ベンチマークとなれば幸いである。

■ 著 者 ■



工藤 一 浩