

新型 CR-V のデザイン

Styling Design of New CR-V

古 伸 学*

Manabu KONAKA

森 下 大 介*

Daisuke MORISHITA

石 橋 丈 弘*

Takehiro ISHIBASHI

龍 宏 明*

Hiroaki RYU

要 旨

新しい CR-V は毎日の生活をアクティブ、ストレスフリー、そしてスマートにこなす乗用車を目指し開発をおこなった。

セダンなどの乗用車を持つプレミアム性や効率 (EFFICIENT)、ミニバンが持つ機能 (FUNCTIONAL)、そして SUV の安心感 (CONFIDENT) を相乗的にクロスオーバーさせることでライフステージの境界を越えた利便性と豊かなライフスタイルを自己表現できる車に仕立てる意図をもって開発をした。

エクステリアデザインは大胆で力強い造形表現と先進の機能表現を具現化する BOLD AND ADVANCE をテーマとし、インテリアデザインはゆとりある広さの表現と全てのシーンで使いやすい機能を両立する CROSS CONSTRUCTION をテーマとした。

ABSTRACT

The new CR-V was developed as a passenger vehicle to help customers lead daily lives that are active, stress-free and smart.

The new CR-V has been developed and fashioned into a vehicle capable of a self-expression of convenience and rich lifestyles transcending the boundaries of customers' life stages. It represents a synergistic crossover of the efficiency and premium character of a sedan or similar passenger car (EFFICIENT), the function of a minivan (FUNCTIONAL) and the confidence of an SUV (CONFIDENT).

The exterior design was based on the theme of BOLD AND ADVANCE to embody an expression of a bold, strong construction and expression of advanced functionality, while the interior design was based on the theme of CROSS CONSTRUCTION to simultaneously achieve roominess and user-friendliness in any setting.

1. はじめに

開発の初期に我々チームは初代から継続している CR-V とお客様の関わり方、ひいてはこの車が生活の中でどのような存在でありたいのかを考えた。

この車はたとえて言うとな毎朝の食パンや米飯みたいな存在でありたい。毎日の食卓に上がり、美味しく、飽きない、特別な高級品ではないが、上質さや安全にこだわりがあって、故に選ばれ、永く愛用され、無くてはならないものであって欲しい。

この車が提供する価値は常にお客様の生活に密着した機能であり、それを毎日使って生活する喜びである。その喜びの創造が開発の原点であると心に刻み、新しい CR-V を産み出す原動力とした。

四代目となるこの CR-V は世界各国で多くのお客様の

さまざまなニーズに応える使命を持ち、Honda にとってアコード、シビックと共に基幹グローバルモデルのひとつである。

我々が目指したことは、世界のお客様の最新のニーズを的確につかみ、さらに今までの CR-V を越えていく CR-V となるように胆大心小に創り上げることである。

最新の CR-V が最良の CR-V となるという、当たり前で難しいことをやりきる。それは CR-V というアイデンティティを強く意識し、磨き上げ、明らかに新しい価値を包括する一貫性と攻めが重要となる。さらに、CR-V という車は世界の各地域でお客様の求める車の在り方がさまざまである。例えば、北米では毎日の気軽な足として安心して扱えるコンパクトクロスオーバービークルとして、欧州やアジアではよりアップグレードでプレミアムな価値を持つ乗用車としての進化を求められる。

*四輪 R&D センター

生き生きと豊かなライフスタイルを表現したいお客様が、アクティブに使える。日常生活やフォーマルな場など、さまざまなシーンでストレス無く使える。そしてライフステージが変化しても永く使っていただけるスマートな使い勝手を目指し、世界中のお客様の期待を超える SUPER CR-V をグランドコンセプトとした (Fig. 1, Fig. 2)。

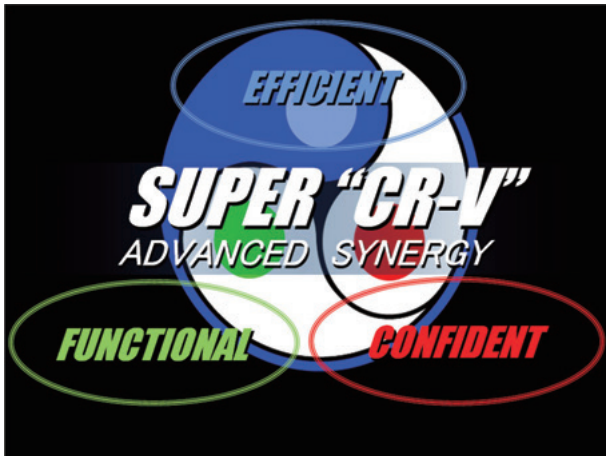


Fig. 1 Grand concept

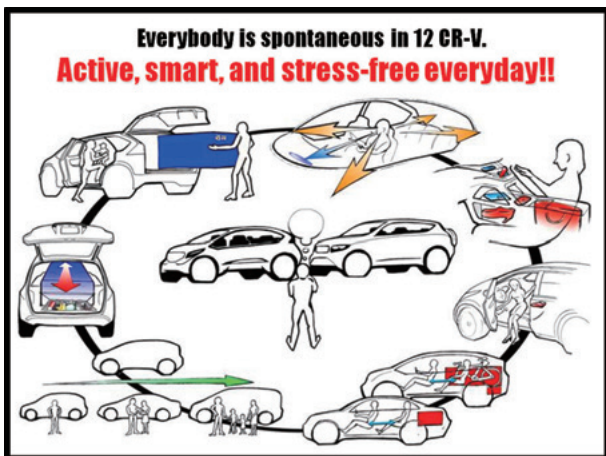


Fig. 2 Concept of customer demand

2. パッケージレイアウト

CR-V の特徴として、車の外形寸法と室内空間の重要な鍵となるホイールベースを初代から一貫して変えていないことが挙げられる。全幅、全高、全長は時代に求められる衝突安全基準やスペアタイヤの積載方法の変更、プラットフォームの適正な選択等により変化しているが、ホイールベースを拡大し室内空間を広げる手段を採らないことを今回も貫いたところである。

そのうえで、先代からダウンサイジングしながらも、快適性や使い勝手を磨き上げる Honda のマンマキシマム・メカミニマム思想 (MM 思想) で攻めの進化をさせたのが四代

目 CR-V の核となる価値である。世界中のお客様が毎日の生活でストレスフリーに使い、シーンを選ばない使い勝手を両立するサイズが新しい CR-V のベストサイズであると定めた。

SUPER CR-V が掲げる EFFICIENT, FUNCTIONAL, CONFIDENT の相乗効果を具現化する ADVANCED SYNERGY PACKAGE をテーマに、CR-V の利便性の向上を、よりコンパクトなサイズで実現することを目指した (Fig. 3)。

2.1. EFFICIENT PACKAGE

乗用車の効率と快適性を実現するため、燃費性能の向上のための CdA (Cd: 空気抵抗の大きさを示す無次元数と A: 車体の前面投影面積の積 = CdA: 空気抵抗の大きさを示す係数、空気抵抗を動圧で除した値) の低減と高効率プロポジション、快適な乗車姿勢を追求した。

まず、CdA 低減についてはアンテナ部を除いたボデー全高を 30 mm (北米 2WD のみ 40 mm) 下げることで前面投影面積を縮小し、併せてルーフ後端を延長することで空力性能を向上させた。

次に、高効率プロポジションについては、先代の最終型に対し衝突性能を満たしながらボデーの前後オーバハングを北米仕様においてフロントで 10 mm、リヤで 15 mm (日本仕様においてフロントで 15 mm、リヤで 15 mm) 短縮し日常の取りまわしの気軽さを向上した。キャビンはフロントウインドウ下端の前出しとルーフ後端を延長することで、人のための空間を伸びやかに拡大した。コンパクトなボデーと伸びやかなキャビンにより独自性のある高効率なプロポジションを具現化した。

そして、長距離でも快適な移動ができる乗用車の乗車姿勢を目指し、ドライバ席はステアリングホイールを乗用車と同じ径とし、シートハイトの調整量を下方向に 15 mm 拡大した。リヤ席は足元の高さはそのままにヒップポイントを下げることで乗用車の乗車姿勢に近づけた (Fig. 4)。



Fig. 3 Package layout concept

2.2. FUNCTIONAL USABILITY

まず、ミニバンの機能を直感的でわかりやすく使用可能とするため、1クラス上の車格を感じるワイドな空間と、低床大容量で直感的に使える荷室を追求した。

初代CR-Vでは、フロント席とリヤ席の間を行き来するウォークスルーのためにフロント席の左右の乗員の間隔を広げた着座位置とした。2代目、3代目とその位置を継承したが、3代目のユーザの声からその着座位置が1クラス上の車格感を表現していることがわかった。そこで、1クラス上の車格感を進化させるために着座位置に加えて横方向のワイドな空間を追求した。全幅の拡大やサイドウィンドウを外側に移動する通常の手法は、前面投影面積を増やすことになり燃費性能に影響するため、衝突性能を満たしながらドアの断面を薄型化し、先代にたいして45 mm幅広い空間を実現した。

荷室については先代の複雑なシートアレンジを改め、ワンアクションでフラットな荷室を創出するシートアレンジを実現した。また、先代でも優位性があった低いフロアをさらに20 mm低くし、テールゲート開口部の高さも25 mm低くすることで直感的な使いやすさを実現した。容量については、伸びやかなキャビンと低いフロアにより、ダウンサイジングしながらも先代にたいして65 L大きな容量を実現した (Fig. 5)。

2.3. CONFIDENT APPEARANCES

SUVの安心感を実現するため、燃費性能の向上とどのようにバランスをとるかを追求した。

まず、ダウンサイジングしながらも、安心感や取り回しの観点から、初代から受け継がれている目線の高さや見晴らし感を継承した。

次に、車体に対してのタイヤの大きさの比率を大きくし、より安心感を実現することを追求した。歴代CR-Vはタイヤサイズを拡大することで安心感を進化させてきた

が、先代のタイヤサイズをキープしながら車体をダウンサイジングしタイヤの存在比率を上げることで、さらなる安心感を実現した (Fig. 6)。

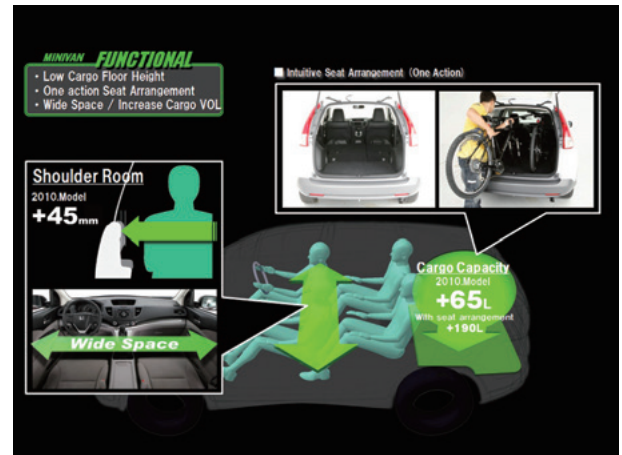


Fig. 5 Concept of functional usability

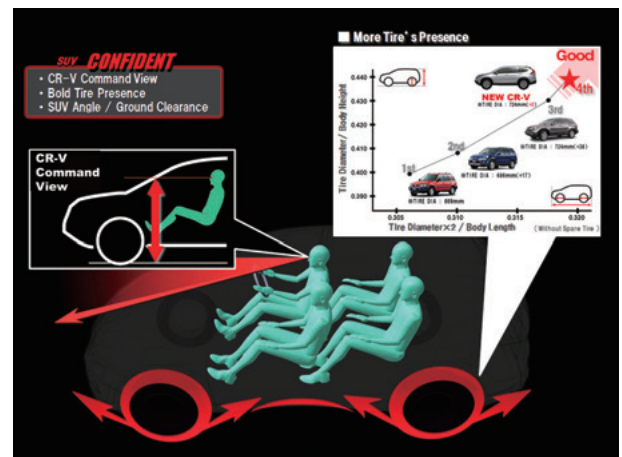


Fig. 6 Concept of confident appearances

3. エクステリアデザイン

エクステリアデザインはテーマである BOLD:大胆で力強い車格感と, ADVANCE:高効率で新しい機能感の表現を目指した (Fig. 7)。

サイドビューは低い全高にフロントウィンドウ下端を前に出すことでウィンドウの傾斜を強くした。リヤガラスに強い曲率を持たせることで車体後部にクーペを思わせるシルエットを創り出した。これにより滑らかに前から後ろに流れるような乗用車的な印象を持たせた。キャビンはルーフが低くなっているが、サイドウィンドウを前後にできる限りストレッチし、ベルトラインを低くすることにより大きなガラスで高い居住性を表現すると共にシャープな印象を創り上げている。サイドシルやタイヤ廻りも従来のごつごつした形状と異なり、新しいクロスオーバービークルとし

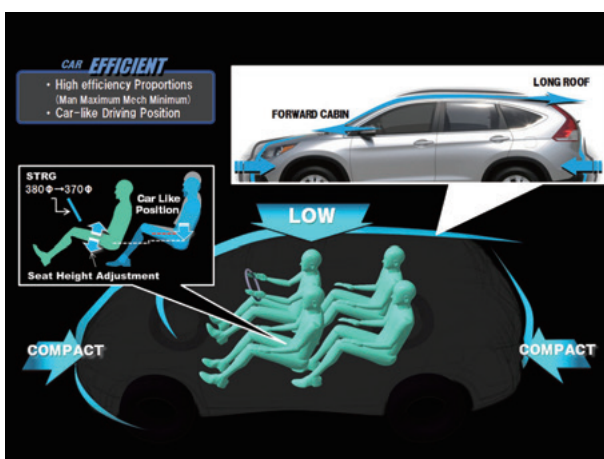


Fig. 4 Concept of efficient package

で滑らかなシルエットに沿う洗練された形状を採った。

フロントまわりのデザインは、エンジンフードをボデー全体に対して短くボリューム感のある塊で、安心感とエンジンがコンパクトに効率良く収まるさまを表現している、そしてシンプルに一体化されたヘッドライトとグリルが互いに交錯しながら、ワイドなグリルのメッキ加飾で格上のクラス感を主張している。

リヤまわりのデザインは、リヤコンビネーションランプを縦に配することで、CR-V のアイデンティティを示した。テールゲートのガラスを強い曲率で三次元的に曲げることで荷室容量を増やししながら、シャープな方向性を描くリヤコンビネーションランプとあいまって特徴的なフォルムを創り出している。

ボデーの空力では、フロントバンパコーナからサイドにかけてしっかりと張り出した安心感ある形状にすることで寸法を稼ぎ、最適な風の流れとの両立を達成すると共にリヤコンビネーションランプの形状を活かしコーナ部の風の流れを最適化する等、スタイリングと空力性能との相乗効果をねらった (Fig. 8)。

すべての造形がコンセプトとの相反が無いように、その

根拠と正当性を熟慮した。これらの手法によりダウンサイジングされた実際の寸法よりもアップスケールした印象を与え、豊かな車格感と永く便利に使える機能感を示しながら、明らかにこの車が次世代の CR-V であることを表現している (Fig. 9, Fig. 10)。



Fig. 9 Final rendering

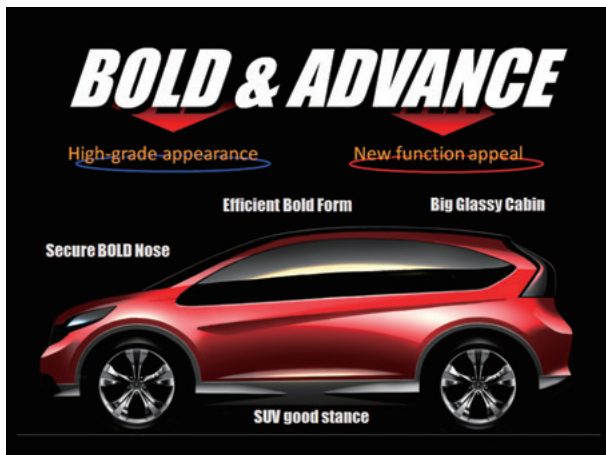


Fig. 7 Exterior design concept



Fig. 10 Final rendering



Fig. 8 Aerodynamics design

4. インテリアデザイン

インテリアデザインは、アップスケールを感じる車格感と先進の機能性を融合する CROSS CONSTRUCTION をテーマに開発を進めた。

広々と爽快で運転して気持ち良い空間を造ることは、初代 CR-V から受け継いでいる価値であるが、新しい CR-V はその考え方を守りながら、さらに高めることにより、車格感を上げることを目指した (Fig. 11)。具体的には、インストルメントパネル廻りの造形を、おおらかに流れる横基調のデザインとし、末端がドアライニングに食い込むまで広がった形状とすることにより、実際の寸法以上に広く、豊かに感じられるドライバ空間を実現した。また、基調に

合わせたワイドな加飾パネルをドライバ席とアシスタント席にあしらうことにより、上質感を高めている (Fig. 12)。

センタコンソールの形状は、寸法を目一杯生かし最大限大きなコンソールを造ることにより、ユーティリティに優れかつ立派で車格感が強く見えることに貢献している。機能的には、A4 サイズの書類がすっきり入る BOX 寸法と 500 ml のペットボトルが入るサイドポケット寸法を確保している (Fig. 13)。

先進機能としては、音楽ソースや壁紙などを表示できるセンタディスプレイを CR-V としては初めて採用し、インストルメントパネルの中央に配置した。さまざまなコンテンツ表示をステアリングスイッチで操作することにより、運転の楽しさを演出した。また、瞬間認知、直感操作を高めるために、メータは重要なスピード表示を中央に置き最大限大きく見せている。直感的にスイッチ類の配置がわかるように、オーディオパネルとヒータコントロールパネルの明確なゾーニングをおこなっている。

先進機能のセンタディスプレイについては、中央前方に配置し走行中の運転者の視線移動が少なく、瞬間認知が高まるよう工夫をした (Fig. 14)。

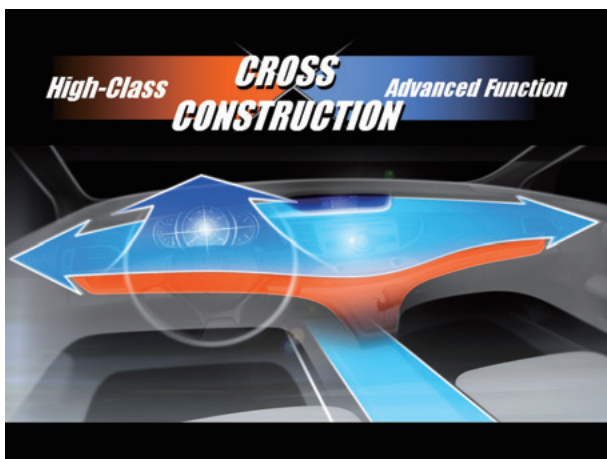


Fig. 11 Interior design concept



Fig. 12 Final rendering

シートデザインは、SUV として最適な乗降性とホールド性、乗り心地を高い次元でバランスされた形状を実現している。

荷室については、楽に操作できるワンタッチシートアレンジを実現し、トノカバーやネット付きサイドポケットの採用など、大きな荷物を簡単に積みたいというニーズや綺麗にしまいたいというニーズに応え、ユーザの使い勝手の向上を目指した。

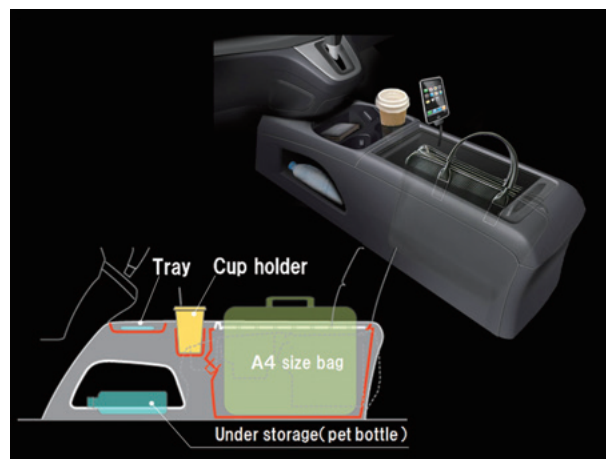


Fig. 13 Console utility



Fig. 14 Instrument panel

5. カラーおよびファブリックデザイン

前述したようにお客様が CR-V に求める在り方が多様である事を前提にしたうえで、カラー、ファブリックにおけるお客様ニーズの共通項を探ることを考えた。

お客様の生の声から導けたことは、世界中で共通して CR-V には先代より高級、上質なカラー、ファブリックが必要であるということであった。我々はこれを規定演技と考え、さらに Honda が常に提案の軸とする先進のイメージを織り込むことを志した。

ADVANCED 表現と PREMIUM コーディネートの相乗効果によって、お客様の生活を楽しく、若々しく、元気に演出することを目指し、テーマを PREMIUM & ADVANCED と定めた (Fig. 15)。

エクステリアカラーは、まずグローバルなスタンダードカラーとしてホワイト、ブラック、シルバー、ダークシルバーを継続して採用した。さらにグローバルな新色として、セダンライクでアップグレード感がある深みのあるダークブルーにスポーティで機能的な輝度感の強い金属調の質感を融合させることで、PREMIUM と ADVANCED をバランスよく両立させた TWILIGHT BLUE M を新開発した。

また、各地域のお客様の嗜好性の違いを考慮し、北米ではジェネレーション-Y 向けのビビッドレッドと継続的に幅広い年齢層に好評なメタリックグリーン、日本ではアップグレード感のあるカラードブラック、中国およびその他のアジアではスポーティ感と上質感のバランスが取れたディープレッドと、それぞれの地域に最適なカラーを採用している (Fig. 16)。

インテリアカラーは、上質感を重視しながらも日常の生活で永く気持ちよく使っていただくために、汚れに十分配

慮した色と素材をコーディネートしている。特に「汚れが気になる」との声が多いベージュ内装では、インテリア全体を汚れが目立ちにくい濃いブラウンで統一し、シートに上質な明るいベージュを配し、汚れに対する配慮と上質感を兼ね備えた新しいコーディネートとした。ベージュ内装の他には、世界的に人気が高まっているブラック内装とさらに北米で継続的に好評なグレー内装の、計3内装色を用意し各地域の嗜好性の違いを考慮しながら地域最適色を設定した (Fig. 17)。

インテリア全体の質感を向上するため、インストルメントパネルやドアなどインテリアのほとんどの部分を自然な表情の深い革シボで統一し、色や質感の統一感を出すことで、より居心地の良い空間を実現した。

インストルメントパネルの上部と下部の境目には、上級グレードで木目調とシルバーを融合させた加飾パネル (INSERT GARNISH) を施した。木目の持つナチュラルで上質な柄感と、強さや先進感のある金属調の質感を融合した、PREMIUM & ADVANCED を象徴する新しい手法の加飾表現をおこなった。他グレードはシルバーの加飾としている (Fig. 18)。



Fig. 15 Color design concept

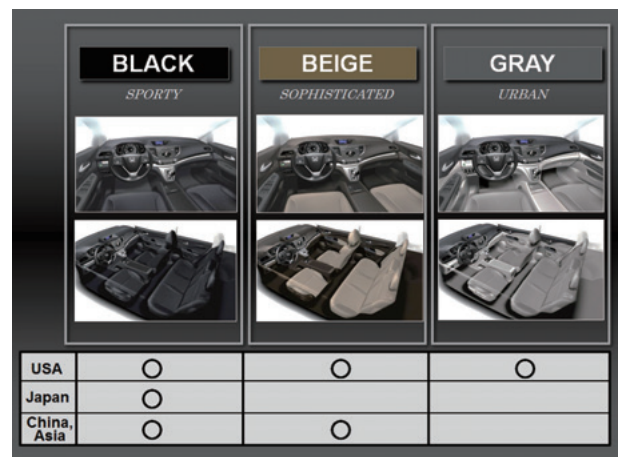


Fig. 17 Interior color line-up



Fig. 16 Exterior color line-up

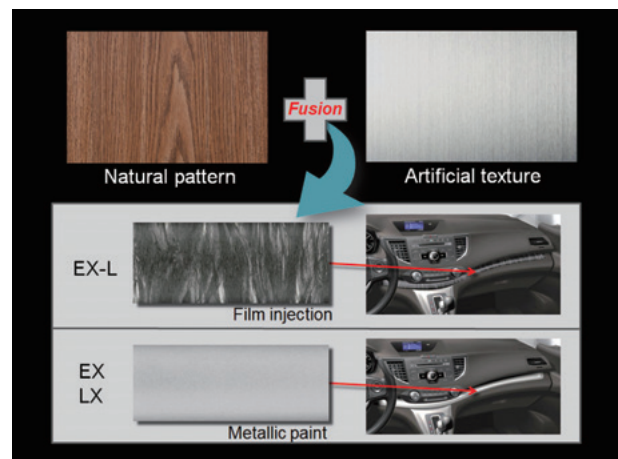


Fig. 18 Interior materials

シートファブリックは、シートメイン部にスポーティなイメージでありつつほどよい光沢を出した質感の高いスエード調素材を採用した。シートサイドは、よく手で触るところでもあり手触りの良いベロア（起毛）トリコット素材を用い、メイン部とサイド部で素材感のコントラストをつけた。下級グレードのメイン材には凹凸で柄を出したベロアトリコット素材を採用した。柄は上級、下級グレード共にメイン部には先進的な幾何調の四角い凹凸柄を基調として、印象が硬くなりすぎないように自然な波柄をほどこし、人に優しい先進表現をおこない、最上級グレードにはレザーを採用している (Fig. 19)。

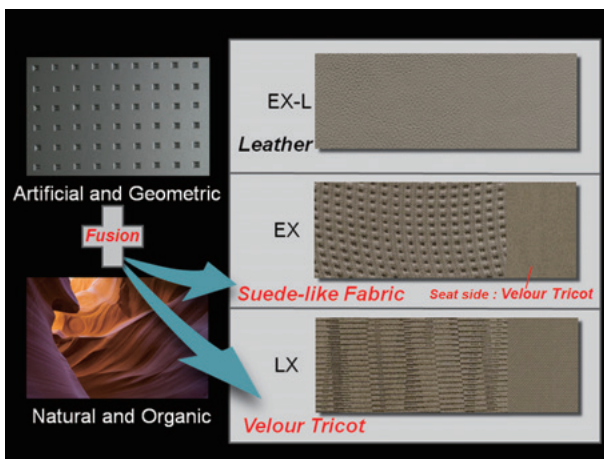


Fig. 19 Seat materials

6. おわりに

四代目 CR-V は、初代から受け継いだコンパクトなクロスオーバービークルとしてのパッケージを、世界中のお客様のさらなるニーズに応えることで進化させた。スタイリングの核となるものは、すべてこのパッケージから生まれ、カタチとして表現されている。

Honda のデザインは、パッケージの進化による新しい骨格とそれを実現する技術によってマンマキシマム・メカミニマム思想を具現化し、お客様に提案することであると考える。

この車も間違いなく Honda の強いクルマづくりの思想から発想したものであり、この車で快適な生活を送れると感じていただいた時、我々の意志が通じ、真価を得るのだと考える。

四代目 CR-V が、お客様の生活にしっかりと寄り添う車に仕上がったと確信している。

■ 著 者 ■



古 仲 学



石 橋 丈 弘



森 下 大 介



龍 宏 明