

2014 年モデルオデッセイのデザイン

Styling Design of 2014 Model Year ODYSSEY

林 克 明*
Katsuaki HAYASHI

千 田 隆 作*
Ryusaku SENDA

村 上 渉*
Wataru MURAKAMI

要 旨

2014 年モデルオデッセイはグランドコンセプトに「Next Multi Seater Saloon」をかけた、高次元のユーティリティ価値と乗用価値の最適なバランスを持った新価値ミニバンとして開発した。

その実現においては、超低床プラットフォームを基にゆとりある大空間と低重心によって高い走行性能を実現した。

エクステリアデザインは Solid Streamline をテーマとして先進的でダイナミックなスタイリングを実現し、インテリアデザインは Modern Suite Room をテーマとして3列席それぞれに上質さを提供した。

ABSTRACT

The grand concept for the 2014 model year ODYSSEY was set as creating the “Next Multi Seater Saloon,” and the vehicle was developed as a minivan offering new value via an optimal balance between high levels of utility value and automotive value.

The realization of this concept involved the creation of a large and roomy cabin space based on an ultra-low floor platform and the realization of a high level of dynamic performance with a low center of gravity.

Advanced dynamic styling was realized for the exterior design based on the theme “Solid Streamline,” while the three rows of seats in the interior each offer a sense of high quality based on the theme “Modern Suite Room.”

1. はじめに

Honda は 1994 年に初代モデルオデッセイを発売し、多人数での快適な移動という新価値を築き、ミニバンブームをもたらした。以降、モデルチェンジを重ねるたびに乗用価値を高めてきた (Fig. 1)。

2014 年モデルオデッセイ (5 代目モデル) 開発にあたって市場調査の結果、オデッセイブランドに対するスタイル、走りのよさ、快適移動性、燃費性能を備えた乗用価値への期待が大きかった。

また、昨今の3ナンバミニバン市場は箱型と呼ばれる大空間を備え、使い勝手の良いユーティリティ価値を重視した全高が高い車種が主流となっている。3ナンバミニバンへの代替は、以前はセダンからミニバンが主流であったが、直近ではミニバンからミニバンへの代替が約7割であることもわかり、ユーティリティ価値の重要性を強く感じた。

この調査から、3ナンバミニバンに慣れ親しんだお客様に求められるユーティリティ価値とオデッセイの資産である乗用価値を高次元で両立させたものが新価値を持ったミ

ニバンであると定義した。また、このクラスにおいてはスライドドアがお客様からの強い要望であることもわかり、オデッセイとして初採用することに踏み切った。

これらを達成するために、3列ゆとりの大空間と安定感ある走りに加え、デザインによるプレミアムなクオリティを併せ持つ「Next Multi Seater Saloon」の創造を目指した (Fig. 2, Fig. 3)。

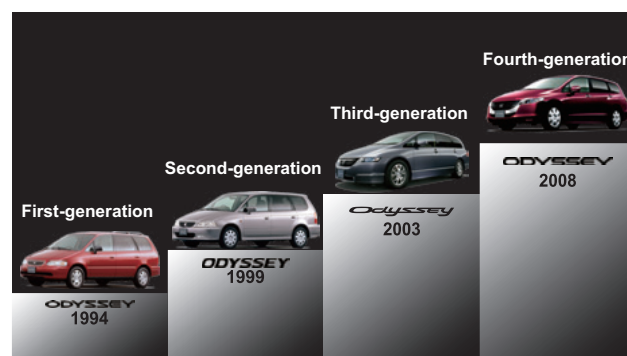


Fig. 1 History of ODYSSEY

*四輪 R&D センター

2. パッケージレイアウト

パッケージデザインでの新価値はミニバンの良さであるユーティリティ価値とセダンの良さである乗用価値という二つの相反する価値を高次元で融合したことである (Fig. 4)。

これにより多人数で心地よい移動が楽しめる「Next Multi Seater Saloon」というグランドコンセプトを実現した。

全容がつかみやすいよう、5 代目モデルと 2008 年モデルオデッセイ (先代モデル) を比較する (Fig. 5)。

パッケージデザインの詳細は以下のとおりである。

2.1. 低床, 低重心の進化

3 ナンバミニバン市場では、より広い空間を要望する声が年々高まっている。これを実現するには全高を上げれば容易なことであるが、この手法では初代モデルから継承する走りの良さが損なわれてしまう。

開発を始めるにあたりファミリー層を中心とした調査により、顧客に好評とされる室内高や頭上空間、取り回しのしやすさ等の意見を収集した。この調査から、室内高は市場で満足される高さを確保しつつ、移動時のことを考慮



Fig. 2 Overview of ODYSSEY

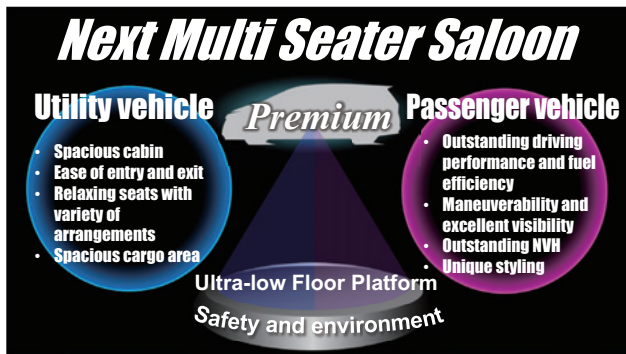


Fig. 3 Grand concept

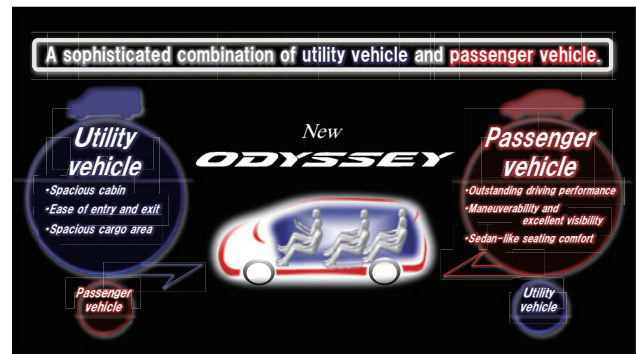


Fig. 4 Package design concept

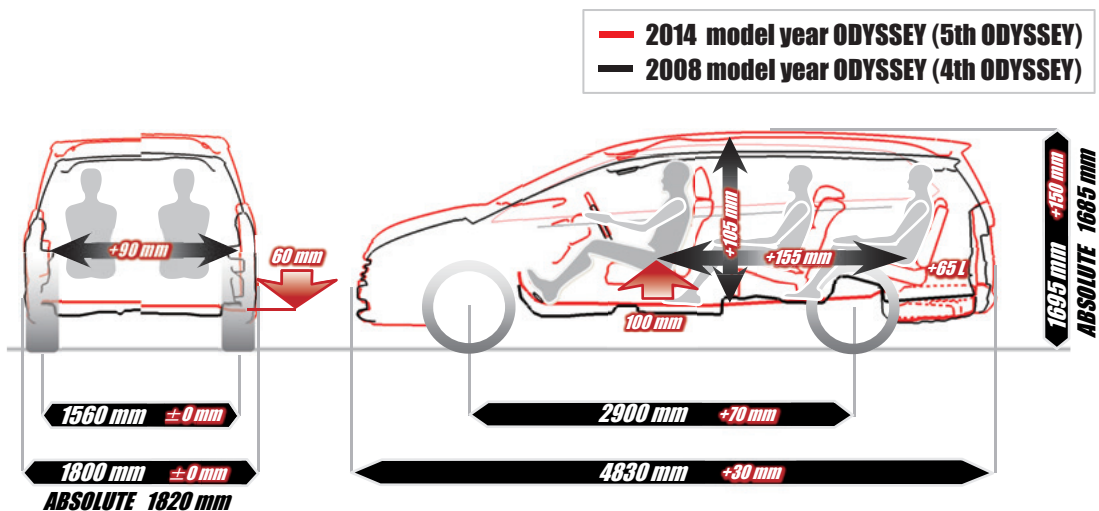


Fig. 5 Packaging

し、子供が車酔いしにくいロールの少ない重心高を設定するという二つの相反する目標を両立することが重要であると確信した。

また、全高が高い車種は女性にとっては運転しづらいとの印象を持つこともわかり、なるべく全高を抑えつつ満足できる室内高を確保することとした (Fig. 6)。

そこで最初に取り組んだのが、低床の進化であった。ただ低だけでなく、広さ感を視覚的に与えられ、さらに大空間の中で乗員が行き来できるようなフラットフロアを前提とした。また低いフロアは低重心化にも貢献し、爽快な運転感覚や長距離ドライブでも疲れにくい乗り心地を実現した (Fig. 7)。

この低床を基に、室内高は先代モデルに対し 105 mm 拡大し、ゆとりを感じられる 1325 mm とした。全高はセダンライクな走りが提供できる 1695 mm に抑え、アッパーミドルクラスの全高ながら 1 クラス上であるラージクラスのゆとりある頭上空間を実現した。これらを設定した結果、スライドドアのステップ地上高は子供や高齢者でもスムーズに乗降できるノンステップバス並の約 300 mm と他を圧倒する低さを実現した (Fig. 8)。

なお、フロアを下げるために燃料タンクをはじめ、排気系やサスペンション等のパーツは薄く小さく新規設計され、配置も工夫した。

2.2. 広さの追求

より広い空間を要望する市場の声にさらに応えるため、高さ方向だけでなく長さや幅方向においても拡大を図った。室内長さについては、1 列目席から 3 列目席まで全乗員のゆとりを確保するため、初代モデルから一貫して変更のなかったホイールベースを 70 mm 延長し、2900 mm とした。これにより 1 列目席から 3 列目席間の乗員間距離は先代モデルに対し 155 mm 拡大し、1850 mm とした。

これにより 7 名乗車して、さらに 21 インチスーツケースを 7 名分積んでも 1 列目席から 3 列目席まで全席乗員が

ゆとりを持って座ることができ、同条件で他車と比較してもトップクラスとなる (Fig. 9)。また、ラゲッジスペース容量は先代モデルに対して 65 L 拡大し、330 L の大容量を実現した。

さらに幅方向については取り回しやすさを考慮し、全幅を先代モデルと同じ 1800 mm を守りつつ、快適性向上のため 2 列目席窓にサンシェードを設定できるスペースを確保した。それにも関わらず断面形状を工夫し、室内幅を先代モデルに対し 90 mm 拡大し、1625 mm のゆとりある空間を実現した。これと併せ横方向の乗員間距離を 1 列目

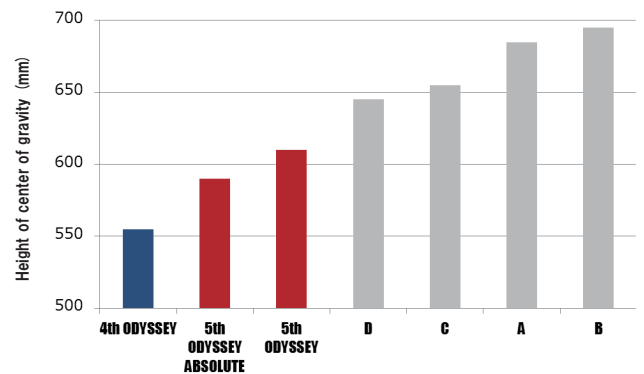


Fig. 7 Height of center of gravity

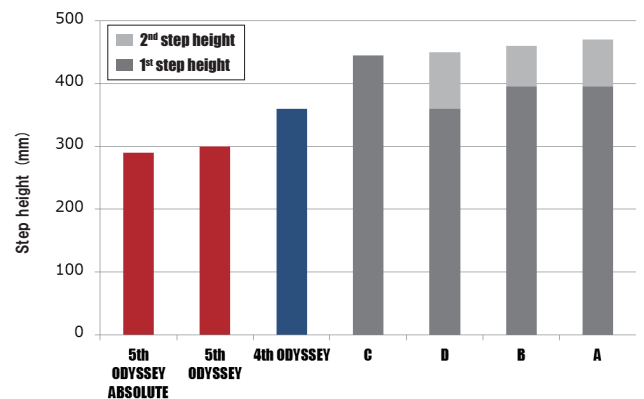


Fig. 8 Ultra-low-step specifications

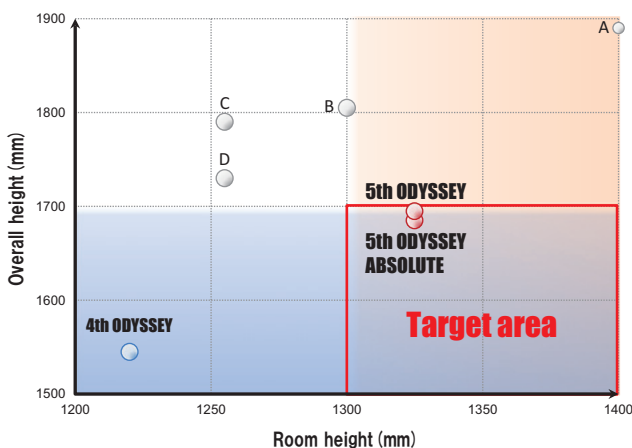


Fig. 6 Cabin height and overall height

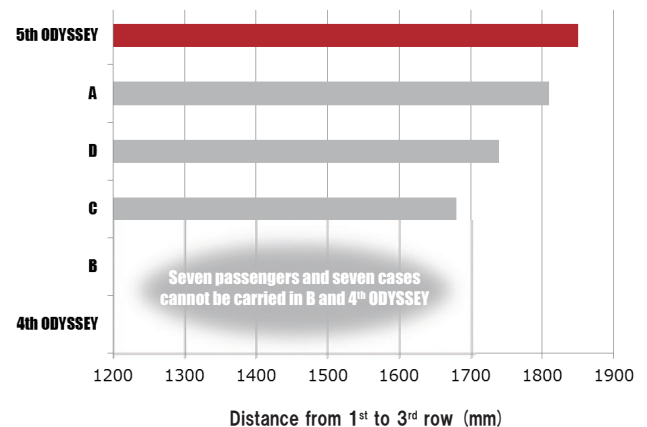


Fig. 9 Distance from 1st to 3rd row of seats when carrying seven passengers and seven suitcases

席は先代モデルに対し 20 mm 拡大し 780 mm, 2 列目席は 40 mm 拡大し 780 mm(2 人掛け時), 3 列目席は 140 mm 拡大し 660 mm(2 人掛け時)のゆとりある乗員間隔を実現した (Fig. 10)。

3 列目席の定員数は, リヤサスペンション形式を先代モデルまでのダブルウィッシュボーン式からトーションビーム式にすることで室内への張り出しを抑え, 歴代モデルに対して 1 名増加の 3 人掛けを実現した。これにより 2 列目席ベンチシート仕様ではオデッセイ初の 8 名乗車を実現した。

さらに寸法だけではなく広さ感を追求するため, シートサイドのライニング部もシートと同色にすることで, 連続性を持たせ視覚的な広さ感も演出している (Fig. 11)。またルーフライニングについても, 上面と側面を繋ぐ面をなだらかに連続性を持たせることで広く見せる工夫を施した (Fig. 12)。

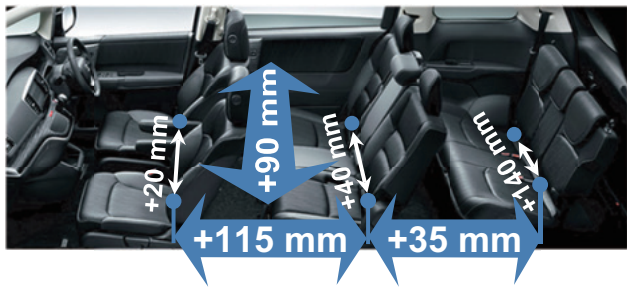


Fig. 10 Spacious cabin



Fig. 11 3rd row seat

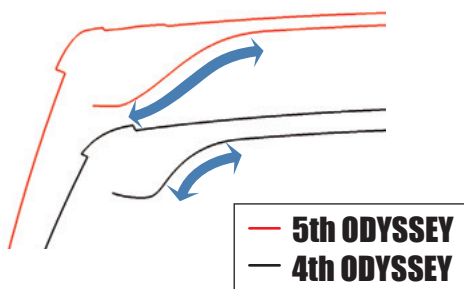


Fig. 12 Roof lining shape

2.3. クレードルシート

低床によって実現した大空間を最大限に活用できるよう 2 列目席はこれまでのベンチシートに加え, プレミアムクレードルシート仕様を新たに追加した。このシートのアレンジは, 従来の前後方向の移動に加えて横方向にも移動でき, 3 列目席を収納するとリヤホイールハウスを避けながら 740 mm のロングスライドができる。これによりゆとりある足元空間ができ, リムジンのような快適性を実現した。

この位置でシートバックを倒すと, 連動してシートクッションが最適な角度に持ち上がり, 乗員の身体とシートのずれを抑える。それと共にオットマンを使用することにより体圧を分散させ, よりリラックスした姿勢を保てる。

さらに, シートバック上部が独立して角度調整できるようにしてシートバックを倒したまま視線を前に向け, 景色を見たり会話がしやすい快適な乗員姿勢を実現した (Fig. 13)。低床によるロールが少ない安定感ある乗り心地と, この快適姿勢との組み合わせにより, 特等席を実現した。

2.4. 視界

1 列目席の着座位置については, 見晴らし視界と乗降性が関係している。着座位置を上げれば見晴らしは良いが, 乗降時に腰を持ち上げる負担が発生してしまう。一方, 着座位置を低くすると見晴らしは損なわれてしまい, 低すぎると乗降時に腰を深く沈み込ませるようになり, これも負担が大きくなってしまいます。これらを踏まえ, 着座位置は先代モデルで好評のセダンライクな乗車姿勢を保ったまま地上からの高さを先代モデルに対し 100 mm 上げた 685 mm

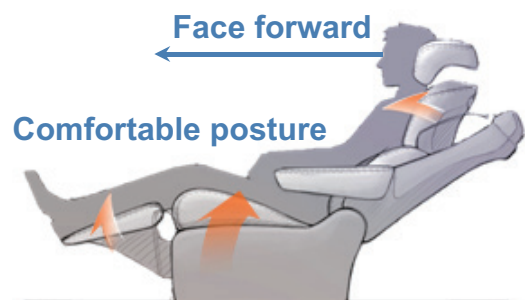


Fig. 13 Premium cradle seats

に設定し、走行中の見晴らし視界を向上した。

この高さは乗降の際、車に近づいた状態で腰を大きく上げ下げせずにスムーズに乗り込める高さである (Fig. 14)。

また、コーナリングや車線変更時の視界については、大きな三角窓の採用に加え、死角を少なくするためにドアスキンの付けのドアミラー方式としたうえで、ドライバーに対して低い位置に配置したことにより歩行者や他車を認識しやすくした。

さらに駐車時の視界については、リヤピラーを下細りの形状としたことで、良好な後方視界を実現した。

2.5. スライドドア

リヤドア形式については、以前は乗用車からミニバンへの乗換えが大半であり、扱い慣れているという状況に加え、乗用価値を高めるため、初代モデルからスイングドアを踏襲してきた。しかしながら、今や国内の3ナンバミニバン市場ではスライドドアの方がお客様からの要望が高く、主流となっている。

この状況を踏まえ、低いステップとの適合性、さらにファミリーユースがメインであり狭い駐車場での子供の乗降を考慮した結果、オデッセイとしてスライドドアを初採用する結論に至った。

しかし、開口幅や開口高さを拡大するとボデー剛性が損なわれてしまう。特に開口幅については乗員位置によって側面衝突を考慮した位置にセンタピラーが定まり前端が決定する。また、ホイールベースによる後輪位置とタイヤサイズにより後端が定まる中、断面形状を小さくする工夫をしつつもボデー剛性を上げ、さらにはエクステリアのリヤコンビランプ形状やドア見切り形状に影響を与えないでスライドレールを長くするといった数々の制約の中、開口幅は750 mm、開口高さは1230 mmと他車と比較し、コンパクトなボデーサイズながらもトップクラスの大きな開口を実現した (Fig. 15)。これにより乗降しやすいだけでなく、2列目席位置を後方にした際は大きな荷物も積載できるようにした。



Fig. 14 Good visibility

2.6. 荷室の使い勝手

テールゲート開口部については、下端高さを先代モデルより70 mm低い525 mmとし、重い荷物も積み降ろししやすいようにした。開口天地寸法は先代モデルに対し205 mm拡大し1030 mm、開口幅は使用頻度の高い下部と比較すると、先代モデルに対し280 mm拡大し最大幅を1160 mmにすることで大きな積載物も積み降ろししやすい開口寸法を実現した。

さらに開口形状をスクエアな形状とすることで、視覚的にも大きく見えるよう工夫した (Fig. 16)。

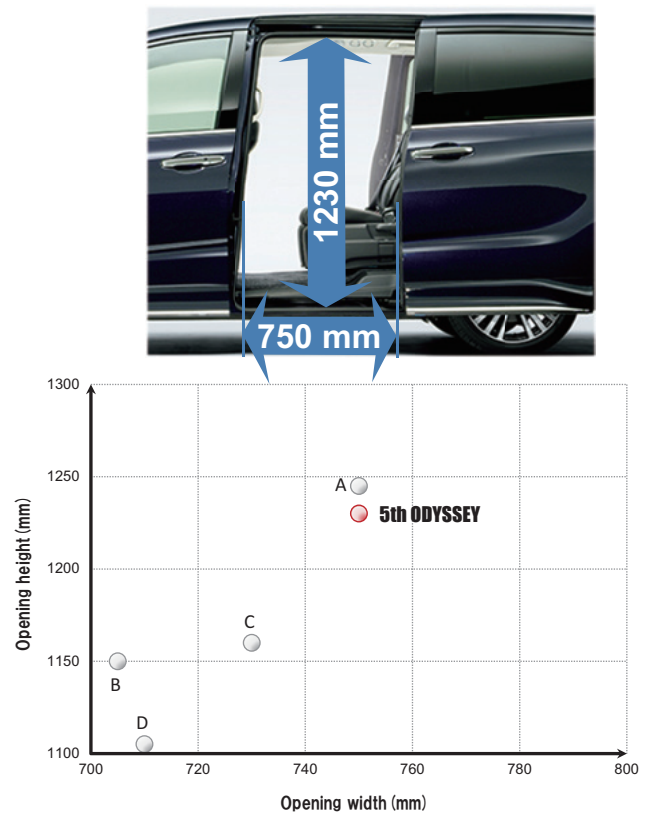


Fig. 15 Sliding doors



Fig. 16 Dimensions of tail gate opening

3. エクステリアデザイン

エクステリアデザインは「Solid Streamline」をテーマにデザインした。デザインの工夫により流麗かつ力強いプロポーションを徹底追求している。

シルエットはコンパクトなエンジンルームによるスラントノーズから全高を抑えたルーフへ滑らかにつながる伸びやかなラインとした。これより先進的で流れるようなキャビン表現した。一方でしっかりと張り出し重なり合った前後フェンダにより走りの力強さと安定感をアピールしている (Fig. 17)。

これらの基本造形により今回のモデルチェンジは先代モデルに比べ室内が広く全高が高くなったが、エクステリアデザインは四角い箱形状とせずオデッセイのDNAを継承した先進的でダイナミックなイメージを全面的に押し出したデザインを目指した (Fig. 18)。



Fig. 17 Exterior design concept

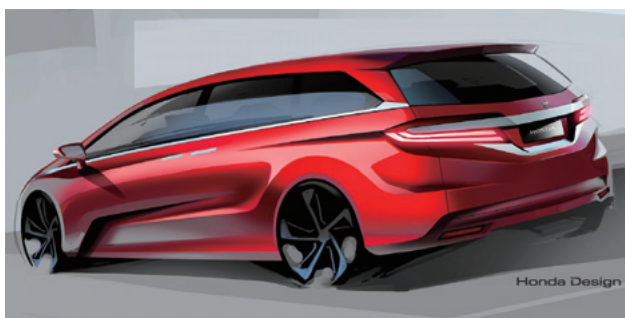


Fig. 18 Exterior rendering

フロントビューはHondaの新しいアイデンティティである「SOLID WING FACE」を採用した。フロントグリル中心からヘッドライト端末までを連続的に繋ぐデザインによりワイドで先進的なイメージを表現した。また塊から削り出したようなグリルにより高級感ある質感を目指した。

立体造形は短いながらもしっかりしたボリュームを感じさせる肉厚のノーズと大きな開口面積のロアグリルにより力強さと独自の存在感を出している (Fig. 19)。

サイドビューではフロントからリヤまで貫通するクローム調のベルトラインにより車が上下 (アッパーキャビンとロアボデー) で分割された構成としている。

これにより実際の全高よりも低く見せる視覚効果をねらっている。またこのベルトラインにより伸びやかに軽快にスポーティな印象のサイドビューに見せることに寄与している (Fig. 20)。

リヤビューではサイド面とリヤ面を連続的にラウンドさせることによりコーナエンドを感じさせず箱型に見えない立体造形を目指した。リヤピラーは下に向かって細くテーパーすることによりシャープで軽快なデザインとした。後退時に一番見たいピラー下部の視界確保にも貢献している。

リヤコンビランプは光源がウイング状にライン発光することにより先進的でワイドなイメージを表現した (Fig. 21)。

ルーフのデザインは風洞テストにおいてルーフ後端末の角度と長さの最適化を徹底的に追求した。アブソルート



Fig. 19 Front view

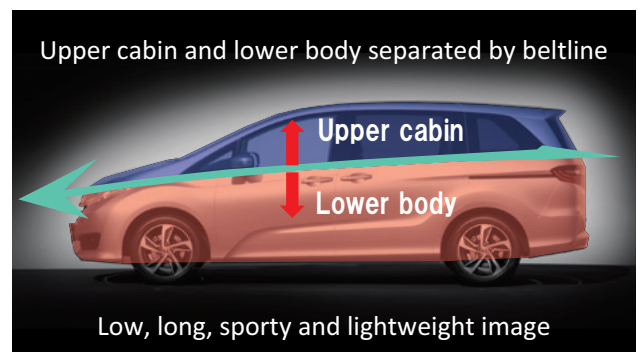


Fig. 20 Side view

仕様においては前後バンパコーナの立体造形とドア下端のガーニッシュの張り出しにより空力性能として最適形状とした。これらによりスポーティで迫力あるスタイリングと空力性能向上の相乗効果が得られた (Fig. 22)。

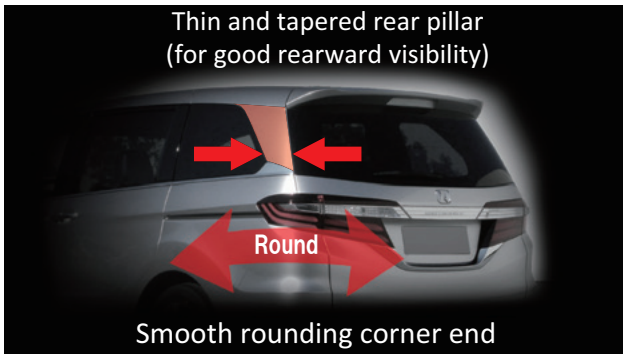


Fig. 21 Rear view



Fig. 22 Aerodynamic design

4. インテリアデザイン

インテリアのデザインコンセプトは「Modern Suite Room」とし、空間全体をモダンな高級ホテルのスイートルームにイメージを重ねた。

1列目席をオーナーのためのプライベートデスク、2列目席の空間をもてなしのソファリビング、3列目席はゲストラウンジのモチーフを表現することで3列それぞれの上質さを表現した。それによりお客様により長く満足していただけるモダンさと普遍性をもった上質な移動空間を提供した (Fig. 23)。

インストルメントパネルは上質さと車格を表現するためシンプルでありながら力強い横基調のモチーフを用いている。フローティングスタイルのミドルソフトパッドにオーディオやメータを配置することでモダンさと高級感を融合させた。

カラーリングはダークモカをベースカラーとし、ミドルパッドはアイボリーのソフトパッドを、その下には深みのあるブラウンの木目調パネルを配置した。

また、木目調パネルの下部を縁取るようにシルバー加飾を施し、モダンな高級感を表現した (Fig. 24)。

加飾パネルでは深みのある木目柄にサンバースト加工を施し、立体感のある造形とすることで無垢の素材感を表現した。ヒータコントロールパネルにはタッチパネルを採用し、スムーズで洗練された見え方とした。

ミドルパッドにはしっとりとした触感の柔かい素材を採用した。アウトレットの縁に高輝度なシルバー加飾をあしらい、アクセントを加えた。

メータデザインは視認性に優れた大径スピードメータとその中央部にマルチインフォメーションディスプレイを採用した。それらを立体的に構成することで見やすさと新鮮さの融合を表現した。細部にいたるまで上質さとモダンさを表現した (Fig. 25)。



Fig. 23 Interior design concept



Fig. 24 Instrument panel rendering



Fig. 25 Styling details

シートは座席それぞれのゆったりとしたサイズ感をおおらかな造形で表現した。また表皮には光沢感があり、しっとりとした触感のスウェード調ファブリックを使用した。また、あわせてドアライニングやドアとアームレストにもそれらを採用した。それらによって2列目席と3列目席を含めた全ての座席に豊かなくつろぎと上質感を提供した (Fig. 26)。

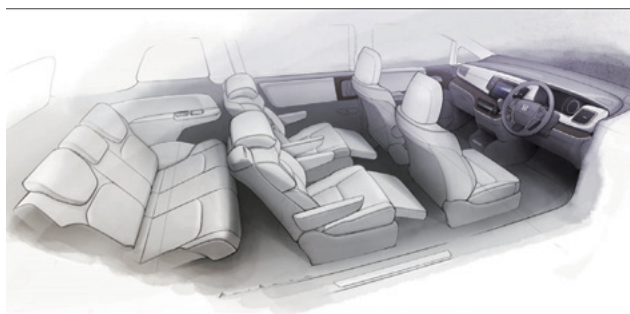


Fig. 26 Interior rendering

5. まとめ

オデッセイという車名は古代ギリシア語で長い冒険旅行という意味をもつ。初代モデルはその名のあらかず通りに多人数での快適な移動という新価値を創造し、この国にミニバンブームをもたらした。次に、ドライブする楽しさを圧倒的レベルで与えることで、ミニバンの概念を自ら覆してみせた。

そして今回、つねに時代を先駆けてきたオデッセイは、これからの移動空間はどう在るべきかを問い直し、次の革新へと向かう新価値を創造した。

乗用価値とユーティリティ価値を極めて高いレベルで融合させた「Next Multi Seater Saloon」によって生まれた5代目モデルがより幅広い層のお客様の生活にフィットしながら、だれもが快適でプレミアムな移動時間を長く楽しみ、満足して頂けることを期待している。

■ 著 者 ■



林 克 明



千 田 隆 作



村 上 渉