

2018 PCX のスタイリングデザイン

Styling Design of 2018 PCX

栗 城 大 亮¹
Daisuke KURIKI

八重樫 裕 郁²
Hirofumi YAEHASHI

要 旨

初代 PCX のデザインは優雅さが、三代目は先進性が表現された。いずれのデザインも多くのお客様に支持されてきた。四代目の方向性として、いずれの支持者も満足させることをねらった。スタイリングテーマとして「美しさと力強さ」が設定された。また、数多くの二輪車と併走しても、まぎれない存在感を持っていることが、ターゲットとするマーケットの顧客要求としてあった。もう一つの重要な要素としては、日常の使い勝手の良さがあげられた。これらを達成するために、曲面を基調としたスタイリングデザインや、個性の際立つフロント、リヤデザイン、利便性を踏襲したハンドル周りデザインを施し、次世代 PCX のデザインが完成した。

ABSTRACT

Regarding design themes of the PCX, “elegance” was set for the first generation model and “innovation” for the third. The vehicle designs based on these themes were both well received by the customers. When the design direction was examined for the fourth generation model, it was decided to pursue satisfactions of both supporters of previous designs. Based on these considerations, “beauty and power” was determined as the design theme. Also, a requirement sought by the customers of the targeted market was to have a distinctive presence not overlooked even in a crowded traffic running with other motorcycles. Another important requirement was the convenience in daily use. To fulfill that, styling design featuring curved surfaces, front and rear designs appealing its distinctiveness, and the convenience-centered design for the handle bar and its neighboring area were implemented. As a result, the next generation PCX design was completed.

1. はじめに

2009 年に発売された初代 PCX は、それまでの 125, 150 cc クラスのスクータにはなかった、プレミアムシットインスクータという位置付けとし、開発がおこなわれた。日本市場においては、125 cc クラス（原付二種クラス）は、割安感のあるクラスとして認知されている。これは、低めに設定された税金や四輪車とセットにできる保険制度上の恩恵、さらには燃費の良さなど、比較的安価な維持費によるものである。PCX はその市場に対し、同クラス他モデルとは一線を画する、付加価値の高いワンランク上の商品魅力を有するモデルとして発売された。その結果、通勤通学など実用的なニーズに合致しただけでなく、所有感をも満たす高付加価値商品としても支持された。そして、お客様には、これまでの同クラスの製品に対し、コンパクトな車体サイズなのにゆったりと座れるなど、違いを持つ点が

評価された。日本以外のさまざまな国においても、実用性と高い付加価値の優れたバランスが認められた (Fig. 1)。

本稿では、2018 年にリリースされた四代目 PCX について述べる。最終的にデザインされた外観を Fig. 2 に示す。

Fig. 3 に、これまでに商品化された初代と三代目の PCX



Fig. 1 Global sales of the PCX

¹ 本田技研工業株式会社

² Honda R&D (India) Private Limited

の外観を示す。二代目は初代に対して、機能の見直しとフレーム骨格の変更をしているものの、デザインの変更はしていないので本稿では特に触れないこととする。

世界の多くの国々で高い評価を得ている PCX は、独自のスタイリングデザインを踏襲しつつ、時代ごとの先進装備を取り入れながら開発されてきた。いずれのモデルも



Fig. 2 Fourth generation of the PCX released in 2018



Fig. 3 The PCX of each generation (top: first generation, bottom: third generation)

お客様から高い評価を得ており、これらモデルのデザインについても不満として特筆すべき点はない。そのために、四代目ではどのようなデザインをお客様にお届けするか見極めるのが、容易ではなかった。このような背景の中、四代目 PCX のデザイン開発がはじめられた。

2. PCX に対してお客様が期待していることとデザイン

四代目のモデルのデザインに着手するにあたり、世界中で受け入れられている PCX を、顧客の立場から触れて感ずることこそが、最も重要であると考えた。そこで本開発への参画を期に、自らもそのユーザの一人となることとした。例えば、混合交通下における取り回しの良い車体サイズや、メータ視認性の良さなど、ユーザならではの視点で PCX の美点を実感することができた。その経験を通して、PCX の通勤車としての使い勝手の重要性や、日本のユーザの目にどのようにとらえられているかについて、理解を深めることができた。

さらに、PCX のメイン市場であるタイにおいても、顧客の受け止めや使用環境について、より現場に近い視点から知識を得たいと考えた。そこでモデルと共にタイに出向き市場調査に参加した。日本とタイでの交通環境の違いや、お客様の使い勝手を知ること、そして、本モデルに対する意見を聞くためである。

そこで得られた事柄の中で最も重要なことは、タイの顧客は自分の乗るバイクを通して自分の存在を主張することであった。彼らが主張する存在には二つの意味がある。一つはステイタス、一つは安全性である。

まず、バンコクの交通環境は、常に数多くの四輪車と二輪車が混走し、日本の渋滞とは異なる特有の様相を呈していた。その環境において PCX は、周囲のカブタイプのバイクや他のスクータ、モータサイクルと比較して、その存在が即座に認知できた。特に大きなフロントまわりや灯火器がその存在を主張する役割を担っていた (Fig. 4)。この存在の主張が彼らのステイタスを満足させ、同時に周囲に自己の存在を知らせることで安全性にもつながるのである。一方、走り去っていく PCX の後ろ姿には、そのような特徴が感じられなかった。ヘッドライトに比べ、テールライトの主張が弱かったことが、写真からもわかる (Fig. 5)。

次に、直接ユーザの方々に会って話を伺った。三代目 PCX のオーナーで、タイ市場における PCX のターゲットユーザとなる、30 代男性のインタビューの例を紹介する (Fig. 6)。PCX の使用用途は、日本のユーザと同様、主に通勤であった。また、PCX で最も気に入っている点は「デザイン」とのことであった。このクラスのスクータでありながら、上位機種の 250 cc クラスのスクータに負けない立派さと、カブタイプや他のスクータにはない、エレガント

なスタイリングを有している点が気に入っているとのことだ。車両外観に対する顧客の要求は、カスタマイズパーツの装着にも現れる。しかし、このカスタマイズパーツについても、日本のユーザが所有する車両との間に、主だった違いは見られなかった。

タイにおいては、二輪車の排気量、車種によって駐輪できる場所が異なるなど (Fig. 7), 自分の所有するものによって所属する階層を示す傾向がある。すなわち、自分の存在を主張し、周囲の環境に埋没しないということにたいするこだわりを再確認させられた。



Fig. 4 View of intersection in Bangkok. Front area design of the PCX is distinctively standing out from other motorcycles.



Fig. 5 View of intersection in Bangkok. Rear area design looks less distinctive.



Fig. 6 User survey in Bangkok, Thailand



Fig. 7 Parking lot exclusive to high-end scooters such as PCX

3. 四代目 PCX デザインの開発

PCX をデザインするにあたり、歴代のデザインと、それら进行评估してきた顧客を満足するために、以下に示すような要件や方向性が設定された。

3.1. スタイリングと使い勝手を満たすデザイン

「Personal Comfort Saloon」をキーワードに、PCX は時代ごとに進化し、世界各地のお客様に新しい価値を提供してきた。初代は、アジアと日本を中心に販売をおこなってきた。三代目からは、世界中の顧客を対象に販売され、好評を得てきた。また、高く評価されているポイントはいずれの国でも共通していた。PCX は、125 cc クラスのサイズ、重量と、シットインポジションを両立した唯一のスクーターである。これにより、通勤で不便を感じない実用性と、所有感を満たすデザインをバランスよく実現していた。すなわち、PCX はクラスを超えた存在感と使い勝手を両立するという、優れた特徴を踏襲してきた。四代目としてふさわしい商品にするために、これら存在感と使い勝手を満たしつつ、機種コンセプトとして踏襲されてきた先進性をも兼ね備えた、次世代 PCX デザインを実現したいと考えた。その一方、ハンドル周り、メータ表示、収納部分などに関わる、細かな使い勝手向上のポイントも併せて反映させ、スタイリングとしてのデザインのみならず、使って心地よいデザインを意識することとした。

3.2. 歴代スタイリングの踏襲と四代目の方向性

歴代の PCX が築いてきた事柄と、四代目として必要とされる基本的な要素について前節で述べた。しかし、それらの要素をまとめた、スタイリングの方向性の決定には時間を要した。初代、三代目のスタイリングはそれぞれに独特な個性があり、それぞれのデザインに対して固有のファンを持っていた。

初代 PCX のスタイリングは優雅さを表現し、多くの人たちの支持を得た。三代目 PCX のスタイリングは、灯火器に LED を用いるなど先進的を表現し、このデザインに対しても多くの方々の支持を得た。

そこで四代目 PCX をデザインするにあたっては、これらいずれのデザインを支持して下さった方々にも満足していただけるような、初代の優雅さと三代目の先進性を併せ持ったデザインにしたいと考えた (Fig. 8)。

3.3. 四代目 PCX デザインコンセプト

四代目 PCX のデザインコンセプトは、「美しさと力強さ」と設定された (Fig. 9)。

このデザインには、初代の持つ優雅さと三代目の持つ先進性に加え、近年の高級四輪車のスタイリングのトレンドも反映した。美しさと力強さという性格の異なるキーワードを造形として表現するにあたり、ボデー前後につながる面が生み出す美しさを表現する一方で、力強い塊を感じさせる造形表現を目指した。これにより、優雅な美しさと力強さを実現しようとした。さらに、ボデーシェイプだけでなく、灯火器などすべてのパーツのデザインに、同じ造形表現を反映することとした。

3.4. 海外デザイナーとの共創

デザインに対する発想のダイバーシティを高めるために、各国のデザイナーを交えてスタイリングの検討会をおこなった。日本人だけではなく、世界中の人々の感性を交えることで、これまでより、いっそうグローバルに通用するデザインを実現するためである。「美しさと力強さ」というデザインコンセプトに対し、各々の感性をスケッチに表現していった。海外デザイナーと幾度となく議論を繰り返した、



Fig. 8 Styling design concepts for first and third generation models



Fig. 9 Design concept for fourth generation model

四代目にふさわしいデザインの実現に向けて作業を進めた (Fig. 10)。

3.5. 先行クレイモデルの検討

四代目 PCX のスタイリングの開発では、通常とは異なり、スタイリングスケッチの決定を待たずに、先行クレイモデルに着手することとした。アイデアスケッチをいくつか選び、造形の検討をおこなった。PCX は趣味性を追求する商品ではなく、日々の生活を支える通勤用である。見栄えの良さのみならず、毎日の使用における利便性が重要な要素となる。一方、本開発では、エンジンユニットの変更に伴い、フレーム構成の見直しも開発メニューに含まれていた。ファイナルスケッチを決定すると、フレームの形状とボデーへの通し方が、ほぼ決定してしまう。そのため、スタイリングスケッチ決定後にクレイに取り掛かると、使い勝手向上に必要となる細かい造形的配慮や、フィーリングのレベルに至るような微細な変更が実施しづらくなる。すなわち、モデラが実現したい立体表現が、その内側を構成するフレームコンポーネント等と干渉し、造形の自由度に妥協を余儀なくされることが生ずる。今回の PCX のデザイン開発では、今まで以上に細部に至る造形を理想的なレベルまで高めたいと感じた。そのため、今回はスタイリングスケッチ決定前にクレイモデリングを実施した。どの部分にボリュームを持たせ、どの部分をそぎ落とす、ありきたりな塊を造型して測定をおこない、直ちにフレーム設計担当と共に成立性を確認した。それにより、性能と外観の両立を図りながら、デザイン造型の自由度を確保していった。



Fig. 10 Discussion scene with designers from various countries on sketches, and sketches they prepared

なお、今回のデザインを進めるにあたり、クレイモデルを室外に持ち出してボデー面の表情を確認した。本モデルにおいて、二輪車のボデー面という限られた面積、領域内で、豊かに起伏する曲面を造形するにあたり、生み出される光と影のパターンが、デザイナーのねらい通りになっているかどうか検証するために、室外における確認もおこなった (Fig. 11)。

3.6. 四代目デザインスケッチの決定と立体反映

こうした過程の中、ファイナルスケッチの選定がおこなわれ、先行で進めていたクレイモデルに反映することになった。選ばれたスケッチは造形的にとってもチャレンジングなものであった (Fig. 12)。通常、デザイナーが描くスケッチには、キャラクタラインが明確に表現されている。しかし、PCX のファイナルスケッチには、キャラクタラインがほとんど存在しなかった。一般に、造形上のラインは面と面の交線によって生まれる。すなわち、構成される面の質がラインの性質を決める。スケッチに現れたキャラクタラインは、表現したい面と面が出会った結果生まれたラインである。これまで得てきた経験においては、ラインの勢いから各々の面の性質を読み取り、それをガイドにして各々の立体を作成した。ところが、今回提示されたファイナルスケッチには、キャラクタラインとしてとらえられるラインはほとんどなく、これまでの造形手法が通用しない (Fig. 13)。ラインを手掛かりとすることができないため、光と影のグラデーションを頼りに面の起伏をコントロールし、盛っては削る作業を繰り返した。その都度シルバーフィルムを貼ってコントラストを確認しながら美しい面を追及した。単に流麗な表現に留まらず、躍動感や骨格を表現するには「力のたまるところ、抜くところ」「緊張感のあるところ」などの配分を考えた。最新の四輪車の面表現を観察する一方、人体や動物の筋肉も参考にした。このような過程から生まれた造形は、スケッチだけでは表現されていない多様な面の可能性を含んでいたため、それを見る側

の解釈もさまざまで、面の決定を即座におこなうことはできなかった。

さらに、外観に要求されるのは、デザインの美しさや新しさのみではない。面形状の質をわずかでも変えれば、空気に影響がおよび、風や雨水の侵入経路も変わっていく。二輪車は四輪車のように壁に囲まれた形状をしておらず、ライダーが露出する乗り物である。このように、ほんのわずかな面質の変化もライダーの乗車環境の快適性に影響を与えてしまうのだ。特にプレミアムシットインスクータを掲げる PCX においては、他の機種と比べて、運転中の快適性が



Fig. 12 Final sketch



Fig. 11 Preceding clay model in photographic views taken indoors and outdoors



Fig. 13 Previous PCX models and final sketch (top: first generation, middle: third generation, bottom: fourth generation)

とりわけ重要な要素となる。したがって、通常のスクータよりもその要求は厳しい。

今回のPCXのデザインにおいては、面表現によって新しさを示す必要があった。一方、明快なキャララインを持たないボデー面は、空力上の設計に強い制約がある。そのために、見た目の新しさと、ライダーの快適性の両立を目指して検討を重ねていった。面が生み出す視覚的印象の個人差により、さまざまな意見が出され、それらを実際の面を作って検証することを繰り返しておこない、進むべき方向を見だしていった。Fig. 14にクレイモデルの変遷を示す。左上が開発当初、左から右への流れで右下が完成形となる。

3.7. スタイリングのさらなる熟成

以上のプロセスを経て、クレイモックアップモデルを完成させた。この段階において、初めて実際の商品に近い状態での確認が可能となる。そこで、クレイモデルの段階では気づくことができなかった、三代目デザインに対する新鮮さ、四代目としての独自性や存在感を更に強める必要性を感じた。

そのため、個性を主張するために重要なフロントとリアのデザインを見直し、また、ボデーサイドの特徴的な造形もさらに熟成させた。その結果、初代、三代目の特徴をそれぞれ継承しながら、明らかに世代が代わったことを伝えることができるスタイリングにすることができた。その熟成作業前後の違いをFig. 15に示す。



Fig. 14 Design changes of clay model



Fig. 15 Comparison of photographs of clay model designs before and after additional deeper sophistication (top: before change, bottom: after change)

3.8. 開発されたスタイリングデザインの特徴

開発されたスタイリングデザインの特徴を、歴代の PCX のスタイリングと比較して述べる。

歴代 PCX は、それぞれの時代の欧州四輪車のデザイントレンドが取り入れられてきた。初代は豊かなカーブを基調とした造形に、車体前後に流れる水平基調のキャラクターラインが、伸びやかでエレガントな印象を付与している。三代目では、初代においては途切れた面でデザインされていた、前側上下のボデーをつなぎ、ライダーとの一体感を醸成した。同時に、シャープで張りの強い面を基調とし、シンプルでモダンなスタイリングとした。四代目は、前章でも述べたように、美しさと力強さという性格の異なるキーワードを表現した。前後につながるボデーに対し、ボデー面が織り成す美しいラインと、力強い塊を感じさせる造形表現をおこなった。サイドカバーの造形は剛健な筋肉をイメージし、車体のマスが集中するさまを象徴的に表現した。さらに、周辺からサイドカバー中央の造形を支えるように、緊張感を持った面を配した (Fig. 16)。

サイドのシルエットにおいては、上質さを感じる前後につながる造形美と、ライダーと車体の一体感が PCX としての存在感につながっており、四代目でも踏襲すべきと考えた (Fig. 17)。



Fig. 16 Comparison of designed surfaces of individual PCX models (top: first generation, middle: third generation, bottom: fourth generation)



Fig. 17 Riders' postures and atmosphere of integration with vehicle body (left: first generation, middle: third generation, right: fourth generation)

4. デザインディテール

4.1. フロントデザイン

歴代の PCX では、その存在感を主張するために、特にフロントデザインに強いこだわりを持って開発をおこなってきた。

初代は、デュアルヘッドライト、ウインカ、ポジションライトを一体化したフロントコンビネーションライトを配し、これがフロントエリアの大半を占めた。この一体化された灯火器の面積の大きさによって、他車にはない存在感を示すことができた (Fig. 18 上段)。三代目では、当時欧州四輪車に採用されつつあった LED 灯火器を、二輪車コミュニティとして初めて取り入れた。導光棒を用いた特徴的なラインを、LED によって表現可能な、白熱電球では得られない白い光によって表現した。これによって、新しさを表現した灯火器を実現すると共に、被視認性にも寄与した (Fig. 18 中段)。四代目では、主照明となるヘッドライトに対し、LED 基板の斜め配置を実施した。基板の斜め配置は容易ではないとされていたが、これを実現したことによって、にらみが利いた顔つきとすることができた。また、ウインカにつながるポジションライトをライン状に発光させ、存在感を強調した。さらに、ヘッドライトとポジションライトをまたぐように主体色のパーツを配置することで、シャープな印象のデザインとし、これまでにない新たな顔を創造することができた (Fig. 18 下段)。

4.2. リヤデザイン

本開発の PCX は三代目よりも、よりいっそう特徴的で存在感のあるテールライトを実現することが望まれた。三代目のテールライトは、内部の構造に工夫が施されていたものの、見た目にはシンプルな四角形状であった。さらにウインカはその外側に配置されていたため、ダイナミック



Fig. 18 Comparison of headlight designs (top: first generation, middle: third generation, bottom: fourth generation)

な印象にかけた (Fig. 19 中段). 四代目では, 灯火器内の限られたスペースを活用して, 最大限に特徴を打ち出すために, テール, ストップ部を同一エリアに納めた. これにより, 発光部を印象付けるためのデザインの自由度が上がり, 上下二段の左右に伸びる帯状の形状によって, 特徴的でシャープな印象を持たせることができた. ウィンカは, 上帯と下帯の間に配置することで, リヤ灯火器の意匠全体に融合され, 点灯時の存在感を示すことができた (Fig. 19

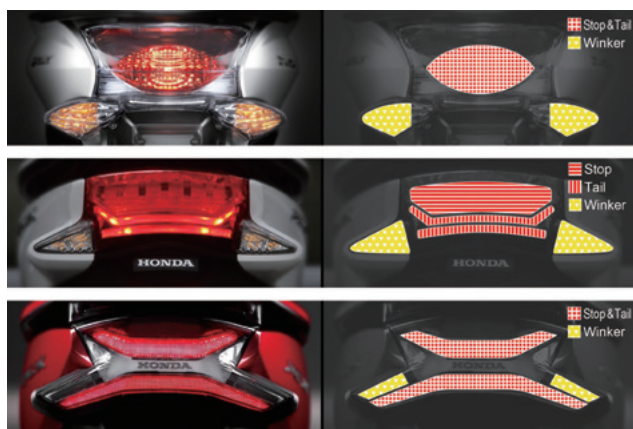


Fig. 19 Comparison of designs of rear combination lamps (top: first generation, middle: third generation, bottom: fourth generation)

下段). これらのデザインを施すことによって, 車両後方から見た場合にも, 四代目 PCX であることが, 一目見ただけで明確にわかるようにすることができた.

4.3. コックピットデザイン

毎日の通勤で使用される通勤車において, メータによって提示される情報が, 瞬時に確認できることは, 使い勝手としても重要である. 四代目ではフルデジタルメータを採用し, 機能上の進化を表現しつつ, これまでにも増して視認性の向上を図った. メータ視認性に対する優先度は, スピードメータ, 時計, 燃料計, ODO/TRIP メータとした. これらを, メータユニット中央部に配し, 欲しい情報が, 常時, 優先的に認識できるレイアウトとした. ターニングシグナルインジケータはメータ全体のデザインに合わせた特徴的な形とし, 他のインジケータは, メータ内の左右にまとめて配置し, 点灯時の提示情報を把握しやすくしている. メータ表示文字のデザインにおいては, 情報として重要性が高い速度表示の数字を最も大きくし, その他の情報は, 適度に文字サイズを変え, スペーシングにも気を使い, 視認性の向上に努めた (Fig. 20). また, 速度表示に用いる数字は, 一般的に用いられる 1 桁 7 セグメントの文字に対し, より優れた判読性を得るために, 1 桁当たり 33 セグメントに増やした. フォントデザインも, 他の部分に用いられるデジタル数字とは異なるものにするこ

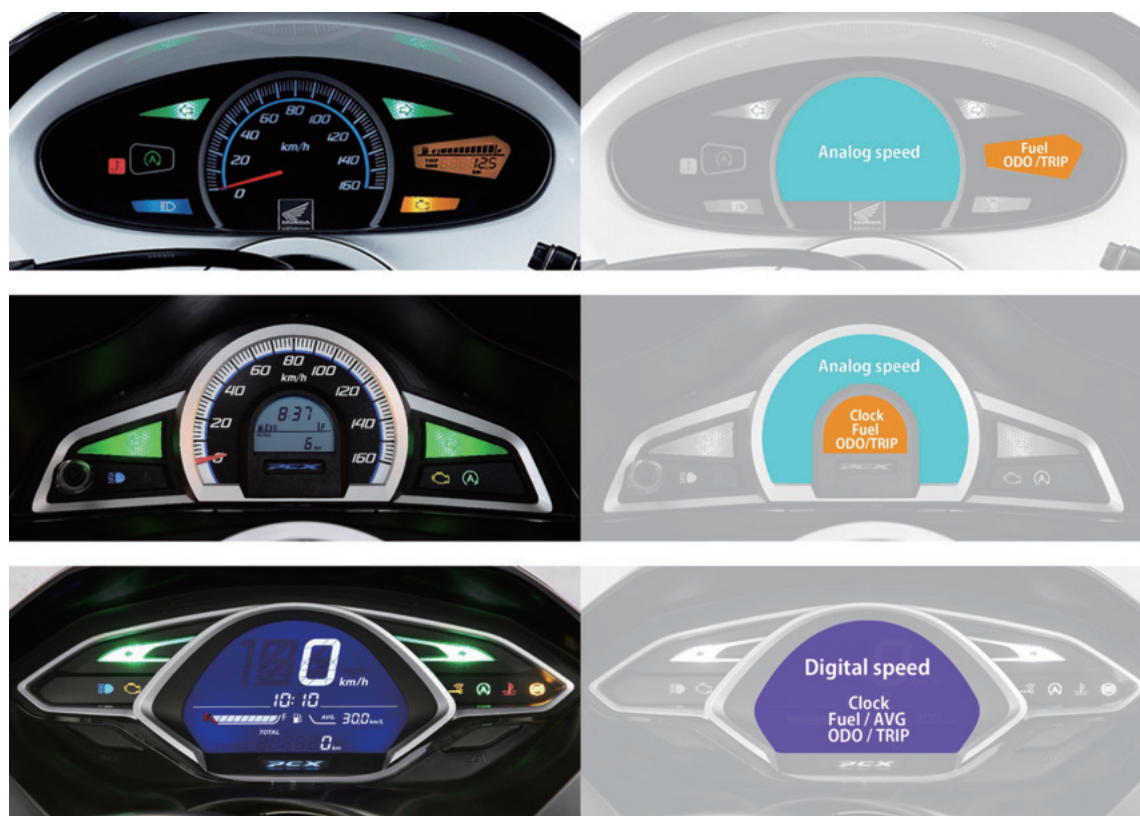


Fig. 20 Designs of meter units of previous and current models (top: first generation, middle: third generation, bottom: fourth generation)

感を際立たせた (Fig. 21).

ハンドルは、初代から継承されているバータイプとした。これも、ハンドル周辺へのアクセサリの取り付けなど、お客様の使い勝手を考慮したためである。初代、三代目がクロームメッキのハンドル周りに対して、本開発のPCXでは黒とクロームメッキを基調としたデザインに変更した。ハンドルウェイトの形状は、初代から三代目は共通のものだった。しかし、四代目ではハンドルウェイトの形状にもこだわり、より上質な外観を実現した (Fig. 22)。

4.4. エンジンユニット

今回のPCXの開発においては、エンジンユニットにハイブリッドエンジン派生を持つことや、エアクリーナ容量アップによるドライバビリティ向上など、これまでのパワーユニットに対して、大幅な進化を想定していた。それに伴い、エアクリーナを含むエンジンユニット全体にまったく新たなデザインを施し、その進化を表現した。これまでのデザイントレンドとしては、ベルトコンバータカバーとエアクリーナカバーが分かれた形式が一般的であった。しかし、四代目では、ベルトコンバータとエアクリーナを一つの機能パーツととらえ、一体感のあるデザインを施した。ベルトコンバータカバーはスイングアームを思わせる



Fig. 21 Comparison of number of segments (left: 7 segments, right: 33 segments)



Fig. 22 Designs of handlebars and their adjacent areas (top left: first generation, middle left: third generation, bottom left: fourth generation), and handle weights (top right: first and third generations, bottom right: fourth generation)

シャープな形状と、カバーに内蔵されているプーリーを感じさせる円形状を組み合わせたデザインとしている (Fig. 23). 同エンジンユニットはPCXのみならず、今後多くの商品への採用を見込んでいる。したがって、エンジンユニット単体でも、その進化が感じられる外観としながら、どの商品にも適用できるユニバーサルなイメージを持つデザインを施すことをねらった。

4.5. ホイール

本開発のPCXでは、幅を広げたタイヤを採用した。これに伴い、ホイールのデザインも刷新した。スポークはハブからリムにかけて幅が広がっていく形状と、回転方向の動きを感じさせるシルエットを施した。これらデザイン上の効果により、堅固な印象を与え、回転したときにも美しく魅せることをねらった。また、スポークの数を、先代の5本から8本にしたことで、回転したときの優雅さを演出した (Fig. 24)。このデザインをするにあたり、試作したホイールを実際に回転させ、そのさまが美しいかどうかを確認し、その結果を繰り返し反映することで、形状の細部にわたって熟成をおこなった。なお、スポーク本数の増加は、デザイン上の効果をもたらしただけではなく、リムに

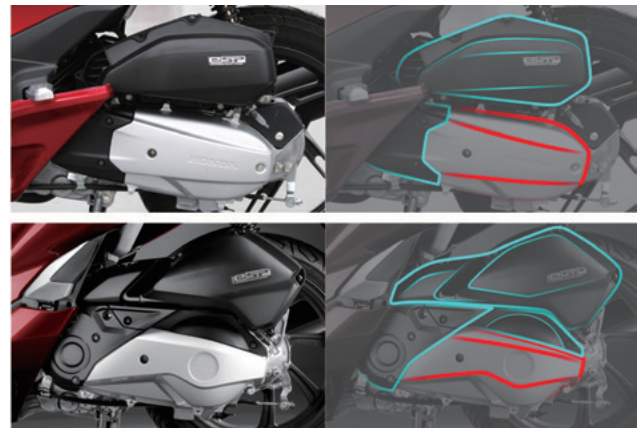


Fig. 23 Design of engine unit (top: first and third generations, bottom: fourth generation)



Fig. 24 Wheel design (left: first and third generations, right: fourth generation)

かかる円周方向の応力を下げ、リムの薄肉化にも貢献している。ハブ周辺も軽量化され、先代ホイールと比較して約0.7 kg(前後ホイール合計値)軽くすることができた⁽¹⁾。

4.6. カラーリング

カラーリングは、優雅さと落ち着きのある上質な印象を目指した。Fig. 25 には、各国のカラーラインナップを示す。開発されたデザインにおけるカラーラインナップは、グローバルで統一性をイメージさせるように配慮した。カラーリングは、今回施した造形の美しさを引き立たせること意識しながら設定した。特に赤系の色調は、四代目PCXの造形美を最大限引き立たせ、優雅で上品な印象を高めるカラーとなっている。シルバーは、面の起伏が美しく現れ、デザイナーの意図した造形美を表現し、落ち着きのある色調を通して上質さも感じさせる色調である。ブラック、ホワイトは、どの年代層にも幅広く愛される定番色として採用した。

本開発においては、ガソリンエンジンモデルと同時に、ハイブリッドモデルのカラーリングもデザインした。ガソリンエンジンモデルとの違いを表現するために、ボデー色だけではなく、機能パーツの色にも手を加えた。詳細は5章で述べる。

4.7. 量産モデルの完成

これまで述べた手法をもって、四代目としてのデザインを完成させた。前後につながる造形表現の美しさ、特徴的な面構成をしたボデー、その印象を高めるカラーリングなどの全体に関わるデザインから、細部までこだわり抜いた機能部品のデザインまで、これらをすべてやりきること四代目PCXに求められる存在感と所有感を達成させた(Fig. 26)。



Fig. 26 Completed design of mass production model

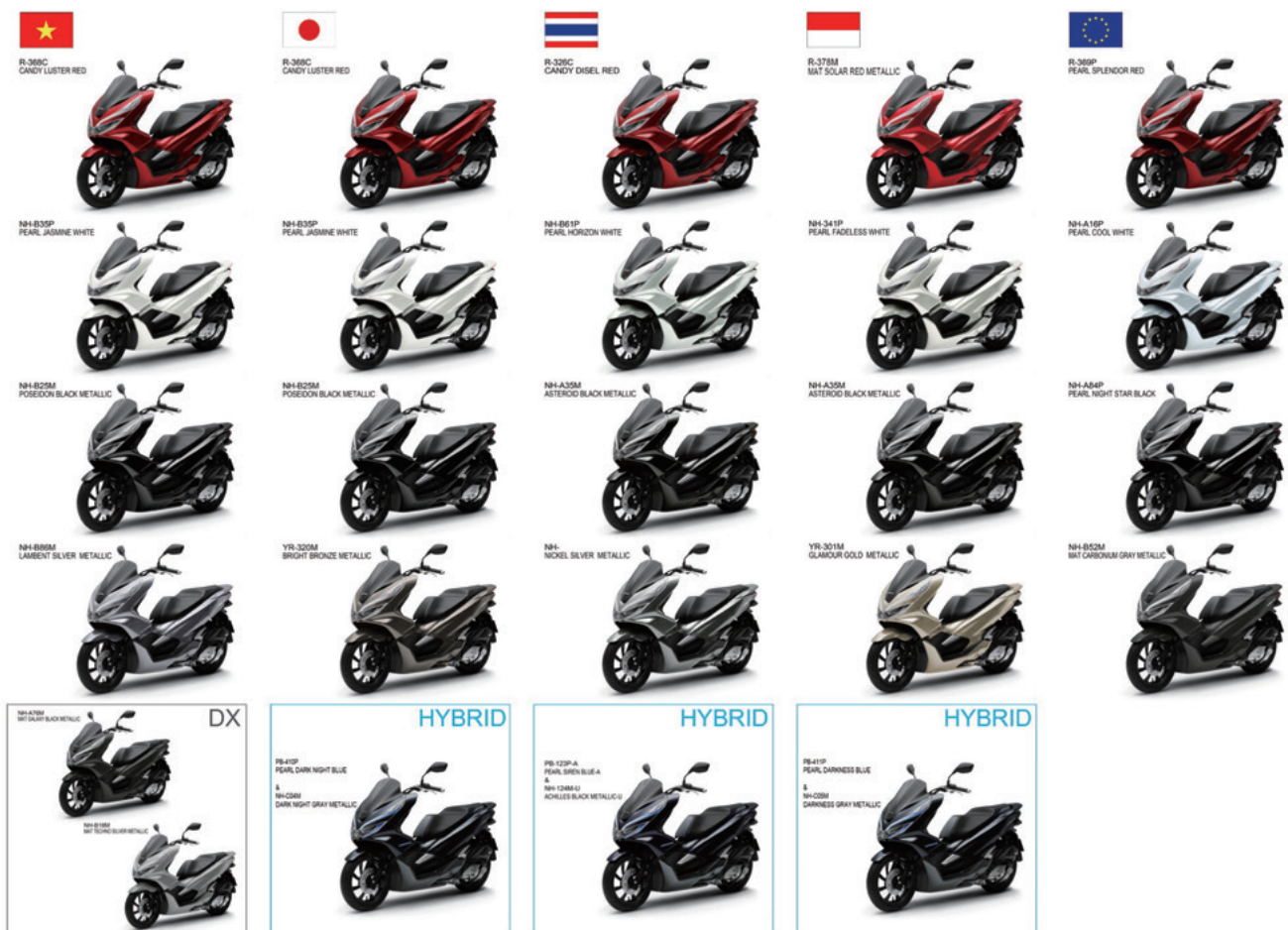


Fig. 25 Color variations applied to major markets



Fig. 27 Color sketch and mass production model of hybrid model

5. Hybrid モデルのデザイン

PCX ハイブリッドは、二輪量産車初のハイブリッドシステムを搭載したモデルである。そのため、ハイブリッドモデル専用仕様デザインとし、ガソリンモデルとは違う印象を与えたかった。Honda ハイブリッド四輪車と同じデザインの Hybrid エンブレムを採用し、当社のハイブリッド商品としての統一感を持たせた。そのためスケッチの段階から、PCX ロゴとのバランスや、車体へのエンブレム貼りつけ位置、サイズについて検討した (Fig. 27)。

また、ハイブリッド車のイメージを印象付ける、アクセントカラーとしてのブルーを、ヘッドライトとテールライトのライン発光部、シートステッチ、スマートキーのオーナメントに施した。車体色は黒に近いブルーを採用し、アクセントカラーのブルーを引き立てながら同系色でまとめ、統一感を演出した。シート下ラゲッジスペースの一角に、リチウムイオンバッテリーを搭載しているが、フルフェイスヘルメットの収納スペースを確保した専用のデザインとしている。このように、外装だけではなく細かなところにもまで意思を入れたデザインを施すことで、完成車としてのクオリティを上げた (Fig. 28)。



Fig. 28 Completed design of mass production hybrid model

6. まとめ

四代目 PCX の開発にあたり、デザインの評価が高かったこれまでの PCX の良さを併せ持ち、さらにそれを超える、新しい満足感が得られる商品を目指した。今回の開発を通じて、デザイナーが関与した部品は外装のみならず、機能パーツなどすべてに及んだ。四代目 PCX のデザインは、デザインチームの強い思いと、それを高い技術で実現した技術者の集大成である。本モデルは 2017 年 12 月ベトナム向けを皮切りに、2018 年 12 月までの 1 年間で 35 万 5 千人の世界中のお客様の元にお届けすることができている。日本国内外問わず、初代、三代目のユーザーからも、好印象を以って受け入れられていると伝えられている。今回の PCX が世界中のお客様に心から喜んでいただける商品になったと、自信を持つと共に誇りに感じている。これまでに築きあげてきた PCX ブランドが、これからも世界中のお客様のプレミアムな日常の足として愛され続けることを心から願っている。

参考文献

- (1) 大森純平, 少覚功, 高山慶士: 2018 年モデル PCX および PCX HYBRID の開発, Honda R&D Technical Review, Vol.31, No.1, p.40-47

■ 著 者 ■



栗城大亮



八重樫裕郁