

2020 H'ness CB350 のスタイリングデザイン

Styling Design of 2020 H'ness CB350

立 石 康¹
Yasushi TATEISHI

要 旨

インドのモータサイクル市場では、2013 年頃から 350 cc クラスの中型モータサイクルの人気の高まっていた。現地調査をおこない、ターゲットユーザとして、世界の流行を取り入れる、トレンドの変化に敏感な若者と定めた。彼らのコメントを参考に、「キングライディングポジション」をキーワードとした。デザインコンセプトとして「乗っている人が堂々と見えること」、「世界に通用するモダンさがあること」、「マッシブ & シェイプド」を掲げた。それらより、堂々と乗車したライダーをしっかり支える、インドユーザに満足してもらう価値と、世界トレンドを感じさせるモダンさをバランスさせた H'ness CB350 のスタイリングデザインを完成することができた。

ABSTRACT

In the Indian motorcycle market, the popularity of 350 cc class mid-sized motorcycles has been increasing since around 2013. A field survey was conducted, and the target users were determined to be young people who are sensitive to changing trends and who adopt global trends. Based on their comments, we decided to use King Riding Position as the keyword. The design was to be based on the concepts of “the rider should look imposing,” “world-class modernity,” and “massive & shaped.” Based on the above, we were able to complete the styling design of the H'ness CB350 in the following manner: it balances the bike firmly supporting the rider confidently straddling it, which is an important value to the Indian customers, and the modernity of the vehicle that evokes global trends.

1. まえがき

インドのモータサイクル市場は 100 cc – 125 cc の小型実用モデルが多くを占めている。手ごろな価格でユーザの日常的な使い勝手にマッチしていることが人気の理由である。そのインド市場において、2013 年頃から人気の高まっていたのが 350 cc クラスの中型モータサイクルであった。この中型モータサイクルは、1955 年にイギリスからインドに生産拠点を移し、現在も当時の製造方法や形体を大きく変えずに生産を続けている。販売が拡大をはじめた理由としては、2009 年のエンジン刷新による扱いやすさの向上と、2013 年頃からのディーラーのリノベーションが上げられる。高級感のある店構えと、最新トレンドのグラフィックなども相まって、大きく販売を伸ばした。小型モータサイクルであふれる街を、大きなモータサイクルで走るライダーの姿は人々の注目を集めていた。Fig. 1 に、当該モデルの販売台数推移を示す。

このような市場において、現地のディーラを通じ、本カテゴリへの Honda の参入に対するお客さまの期待も明確となってきた。我々デザイナーもこの市場で受け入れられるべく、新規モデル H'ness CB350 (Fig. 2) のデザインスタディを開始した。

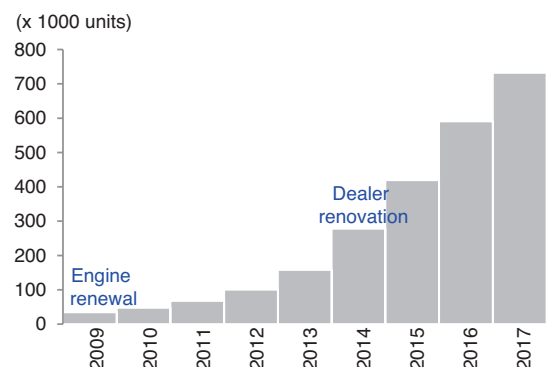


Fig. 1 Changes in sales volume of 350 cc class models

¹ デザインセンター

E-mail: yasushi_tateishi@jp.honda



Fig. 2 The H'ness CB350

2. インド市場リサーチ

2.1. ターゲットユーザ

デザインの方向性を定めるため現地に赴き、当該クラスのモデルに乗るユーザを訪問しインタビューをおこなった (Fig. 3)。その結果、このクラスのモデルに乗るユーザの考え方は、大きく二通りに分かれることがわかった。

まずは、イギリスブランドの既存 350 cc モデルに誇りを持っているユーザで、このブランドに価値を感じているため、その他のブランドには興味を示さなかった。その一方、世界の流行やトレンド変化に敏感なタイプの若いユーザ⁽¹⁾は、特にイギリスブランドへのこだわりは示さなかった。各々の比率はほぼ五分五分であった。

後者の志向を持つユーザであれば、我々の商品を喜んで受け入れてもらえると判断し、ターゲットユーザとして定めた。

2.2. ターゲットユーザによる既存 350 cc モデルに対するコメント

以下に、特に重要と思われたコメントを列記する。



Fig. 3 Scene of user interview

(1) 使用用途

- ・ 毎日の通勤、通学、買物など、実用的なコミュータとしての用途
- ・ 週末には、交際相手や配偶者を乗せ、ショッピングや近郊のライディングを楽しむ、レジャーとしての用途
- ・ 300 km 程度の日帰りから、数日間掛けてのロングツーリングまで、ツーリング用としての用途

(2) 気に入っている点

- ・ 堂々と胸を張った姿勢で乗れる、キングライディングポジション (Fig. 4)
- ・ ゆっくり走行してもさまになるスタイリング
- ・ 大きくくりっばなエンジン
- ・ マッチョで起伏のある外観
- ・ フューエルタンク、フェンダなど、頑丈で質感もある金属製の外観部品
- ・ 二人乗りでも余裕を感じられる、前後長の長いシート

なお、キングライディングポジションとは、上体を起こし、背筋をすっと伸ばし胸を張った、堂々としたライダーの姿を示す。

2.3. ユーザ価値観の深堀

ターゲットユーザへの聞き込み調査により、彼らの持つ価値観を探った。

彼らは比較的柔軟な思考を持ち、SNS 等のインターネットで世界トレンドを把握している。その上で、実用から休日のレジャーやツーリングまで使えるモータサイクルとして、既存 350 cc モデルを選択していた。インド市場で販売されている、他の外国ブランドのモータサイクルに興味はあるが、先進国に向けた一人乗りに特化されたようなデザインなど、実用に向いていないモデルが多い。そのような休日に趣味で乗るだけのモータサイクルは、遊び用のモデルとして認識され、彼らの価値観にはそぐわないとのことであった。

また、「キングライディングポジション」は、コメントの中で特に目立っていたキーワードであるが、それは単に



Fig. 4 King Riding Position

かっこの良い姿というだけでなく、りっぱな自分を見てもらいたいという気持ちが込められていた。まじめに働き高価なモータサイクルに乗れる立場となったことをアピールしているようにも思えた。

2.4. 市場リサーチまとめ

既存 350 cc クラスのユーザ調査より、世界の流行やトレンド変化に敏感なタイプの若いユーザをターゲットユーザとして定めた。堂々としたキングライディングポジションで乗れ、実用性も大切にする。そのようなライダーを支える位置づけとなるモータサイクルは、ライダーと同様にりっぱで堂々としたものでなければならないと考えた。インドのユーザ価値と、世界トレンド価値を高次元に両立、具現化するデザインに取り組むこととした。

3. デザインワーク

3.1. デザインコンセプト

現地リサーチで得たコメントやキーワードとなる言葉を元に、デザインコンセプトを「乗っている人が堂々と見えること」、「世界に通用するモダンさがあること」と定めた。

まずは「キングライディングポジション」が似合うスタイリングに加え、スタイリングやディティールの処理にモダンな表現を取り入れることとした。

(1) 「キングライディングポジション」を解釈したスタイリングの方向性

- ・ 安定感があり、堂々としたライダーをしっかり支える、水平基調の車体
- ・ 堂々と乗車するライダーに負けない、ボリュームを持つ外観
- ・ 二人乗りでも余裕を感じる長さのシート（前後で独立したセパレートシート）
- ・ フィンが大きくりっぱに見える、空冷直立単気筒エンジン
- ・ 前方からも堂々と見える、高めに配置したヘッドライト

(2) モダンさを表現する、作りやディティール

- ・ 現代のモータサイクルで主流となっている、前寄り重心のスタイリングバランス
- ・ それぞれのパーツをモダンに見せる表面処理や一体化などのディティール処理

3.2. スケッチ展開

まずは幅広くアイデアを抽出するため、多くのデザイナーたちによりスケッチを作成し議論を重ねた。キーとなる「キングライディングポジション」とのバランスを検証するため、キングライディングポジションをかたどったター

ゲットユーザの写真をスケッチに重ねて見た (Fig. 5)。

デザインコンセプトや、抽出したユーザコメント、キーワードを読み返し、これらの条件にかなうスケッチに絞り込んでいった。最終的に決まったスケッチは、シンプルで重厚なふんい気を醸し出す1枚となった (Fig. 6)。ボリューム感や、大きさなどの確認のため、立体での検討へと進めた。

3.3. 立体検討

絞り込んだスケッチを元に全体バランスを決める作業をおこなう。まずは定められたポイントに、ハンドル、シート、ステップを配置し「キングライディングポジション」を示した。

次にクレイを付け始めるのだが、立体による全体像が見え始めたところで感じたのは、全体プロポーションの悪さであった (Fig. 7)。

シートは現地リサーチから二人が余裕を持って乗車できる長さとしていたが、立体にするとそのボリュームが大きくなり、相対的にフューエルタンクが小さく見えた (Fig. 8)。シート長さとライディングポジションが決定しているため、単純にフューエルタンクを大きくすることはできな



Fig. 5 Photo of target user in King Riding Position overlaid on design sketch



Fig. 6 Final sketch

い。そこで、タンクとシートが接するラインの角度を調整し、タンクのボトムライン長く見せることで、タンクが大きく見えるようにした (Fig. 9)。

パーツ個々のボリュームがエンジンを目立ちにくくしないように、各パーツの大きさ、合わせ角度を調整し、バランスが取れてきたところでクレイによる検討を終えた。



Fig. 7 First clay model

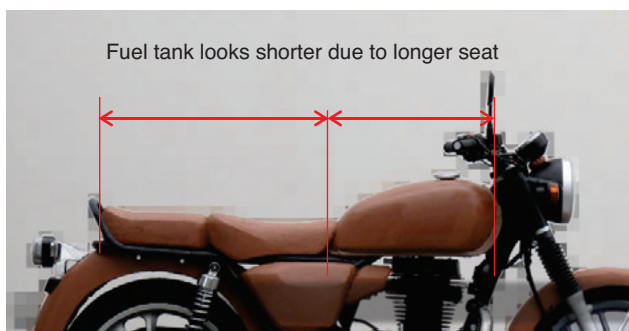


Fig. 8 Impression of double seat and fuel tank

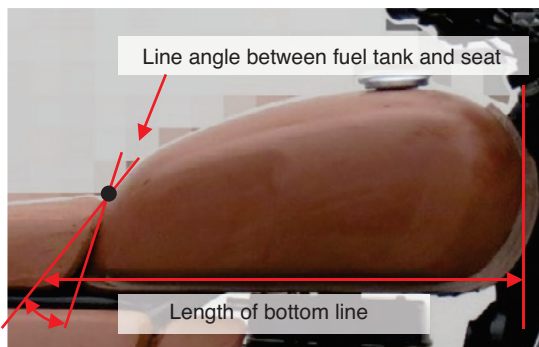


Fig. 9 Appearance adjustment by changing inclination of fuel tank rear end

4. 現地デザインリサーチ

現地でのデザインの確認をおこなうため、クレイを樹脂に置き換え、塗装をはじめ外観の仕上げを施した実機同様のモックアップを作成した (Fig. 10)。このモックアップを使い、現地でのリサーチを再びおこない、ターゲットユー

ザの反応を確認することになった。

4.1. モックアップモデルを用いてのリサーチ

ターゲットユーザ層にいるさまざまな属性のユーザを招き、モックアップを見ながらのディスカッションをおこなった (Fig. 11)。

その結果、今回提示したデザインは多くのターゲットユーザに受け入れられるものでは無いことが明らかとなった。

以下にユーザからの主なコメントを記す。

- ・ 前から見ると 100 cc くらいの小型モータサイクルのように見える
- ・ エンジンが小さい
- ・ プラスチックでできているような印象で、壊れそうに見える
- ・ 既存の 350 cc モデルを真似しているように見える
- ・ 最新技術の LED 光源を用いたヘッドライト (Fig. 12) はモダンに見える

4.2. ユーザコメントの分析

調査に使用したモックアップを前に、リサーチでユーザから否定された部分について、正しく理解するための議論を重ね分析をおこなった。

- (1) 100 cc クラスの小型モータサイクルに見えるフロントビュー

主要因として考えられるのはタイヤの細さである。りっぱさをねらった大径 19 インチホイールであったが、タイヤが露出したデザインでは、より細く見える要因となっていた。フロントタイヤの幅方向でのサイズアップが必要と考えた。

- (2) 小さく見えるエンジン

エンジンサイズ自体は十分であったが、幅広のフレームとボリュームな外装に取り囲まれ、結果的にエンジンが目立たなくなっていた。フレームレイアウトを大幅に見直すことで、フレームの幅を狭く抑え、外装の抑揚表現の自由度を上げる必要があると考えた。

- (3) プラスチックでできているような印象

量産は鉄板を想定している部品でも、モックアップモデルはプラスチック製である。しかし、造形自体がプラスチックに見えては、例え鉄板であっても同様に感じてしまう可能性があると考えた。プレス加工特有の丸さや温かみのような感覚的な部分など、鉄板であることの表現は必要となる。

- (4) 既存の 350 cc モデルの真似に見える

既存の 350 cc モデルと同一形式のエンジン、同じライディングポジションを踏襲すれば、似て見えてしまうのは否めない。しかしながら、スタイリングデザイ



Fig. 10 Mock up model used in survey



Fig. 11 Survey state using mock up model



Fig. 12 LED headlight

ン自体にこのモデルならではの特徴が表現できていないことが大きな要因と思われた。根幹に戻って改善する必要性をチーム全体で確認した。

5. デザインの再構築

ユーザコメントの分析から、改善ポイントが全体におよび、デザインはスケッチからやり直す必要があると判断した。デザインコンセプトとして掲げた「乗っている人が堂々と見えること」、「世界に通用するモダンさがあること」に加え、「マッシブ & シェイプド」という、デザインの特徴を創出するためのワードを追加した。ターゲットユーザは、「キングライディングポジション」にはこだわるが、旧来のモデルには固執しない人たちである。インドマーケットの枠を超え、世界に通用するオリジナリティを表現することが成功のカギとなると考えた。

5.1. プロポーション

スケッチの再検討を開始し、改めて課題となったのはシートの長さであった。モダンさを表現するための前寄り

重心のスタイリングバランスを実現するためには、前後で独立したセパレートシートでは長すぎる。現地からの要望ではあったが、一体型のダブルシートに変えることで、人が座れる有効スペースを変えることなく全長を短縮することとした。これによりプロポーションは大きくモダンな方向に向かった。

5.2. フューエルタンク

フューエルタンクのデザインは、インドユーザが好むボリューム感をどう表現するかが課題であった。フューエルタンクはモータサイクルデザインの要であり、このモデルのオリジナリティにつなげたかった。硬質でモダンな要素と、ボリュームを感じる幅方向の張り出しを融合したデザインを試すことにした。上から見下ろしたときのボリューム感だけでは無い、サイドの印象にボリュームを感じさせる手法を検討した。そこで、タンク後方でボトムラインが少し上がるキャラクターラインにすることで、タンク前方にインドユーザが好むボリューム感が強調され、「マッシブ & シェイプド」を感じるオリジナリティあるタンクとなった (Fig. 13, 14)。

5.3. 機能を表した水平基調のキャラクタライン

サイドカバーの外形は、シンプルにフレームに合わせた外形でまとめた。タンクのキャラクタラインと呼応する水平基調のキャラクタラインを施し、内部のエアクリーナからの空気の流れをイメージすることにした。それにより、スロットルカバー、エンジンのシリンダヘッドのフィン、エキゾーストパイプ、マフラへつなぐ機能的な流れを構成

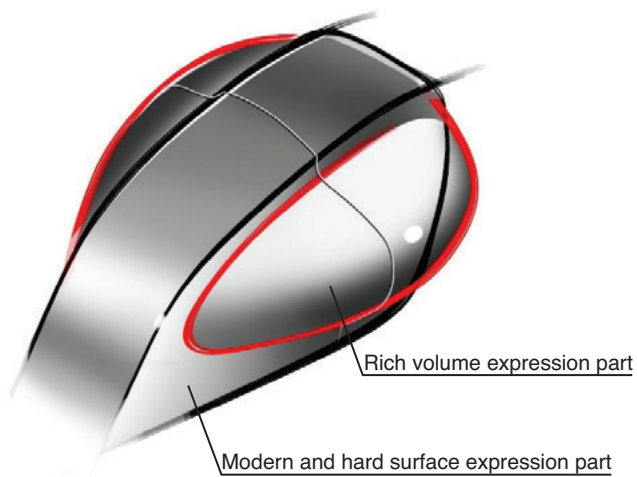


Fig. 13 Fuel tank shape with two different expressions



Fig. 14 Character line of fuel tank

した (Fig. 15). これにより、安定感ある水平基調表現を強調することができた。

これらにより、新たなデザインスケッチが完成した (Fig. 16). 商品を魅力的にするために、フレームまで見直してバランスを見直すと言う工程を共有し、開発チーム全員が一体となることで実現できた。

5.4. クレイモデルによる立体検討

シートを短くした効果により、全体のプロポーションはバランス良く整った。完成したクレイは「キングライディングポジション」のライダーを中心とした、バランスの取れたスタイリングとなった (Fig. 17). 前から見ると小型モー



Fig. 15 Character line evoking image of gas flow



Fig. 16 Updated final sketch



Fig. 17 Finished clay model

タサイクルに見えるとコメントされたフロントビューは、タイヤを太くしたことにより改善し堂々とした印象となった。安定感のある台形のフォルムはライダーをしっかり支え、平行にそろったダウンチューブ、ピボットパイプ、リヤサスペンションの角度と、ライダーの足や上体が調和することで完成した (Fig. 18)。

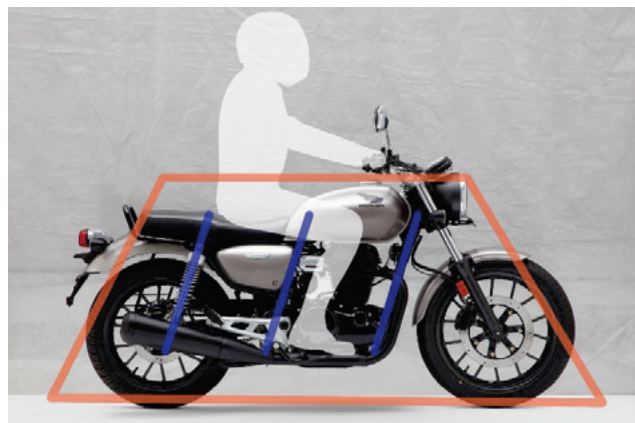


Fig. 18 Stable form and angular harmony between frame and rider

スポークを極力細くしたモダンなデザインのアルミダイキャスト製を採用した。スポークはY字型の基本形状とし、しなやかさと軽快さ、およびスポーク本数による力強さを両立させた。それにより、車体とライダーをしっかり支えるホイールデザインとなった (Fig. 21)。



Fig. 19 External design of engine unit

6. 各部デザインディテール

6.1. エンジン

エンジンのデザインは、そのメカニズムを忠実に、シンプルに表現するように心がけた。特に前方の balancer 部分はこのエンジンの特徴でもあるため、あえて強調することで、前後の大きさ感にも寄与させた。また、空冷エンジンの見せ所であるフィンには、1枚ずつ形状を変化させながら全体のシルエットを整えた。さらにフィン末端の削り加工で明暗を加えることで、モダンで立体的な美しさを増すことができた。これら手法によりエンジンそのものが重厚感を持ち、このモデルの象徴的存在となった (Fig. 19)。

6.2. メータユニット

メータユニットのデザインは、ライダーの視野が広い爽快なライディング感覚を優先し、最小限の存在感でまとめた。表示パネルの読みやすさを配慮しつつ、インジケータをコンパクトに配置し、ケースサイズを抑えた。また、モダンさを表現する重要な部品と位置づけ、レンズとケースを一体成型し、合わせ部の段差を極力抑えたシンプルで新鮮な造形とした。アナログスピードメータでは、緩やかな凸面レンズ部にデジタル表示部分のフラットレンズを組み合わせ、最小限の表現で要素を分けることで見た目の新鮮さにも寄与した (Fig. 20)。



Fig. 20 Appearance of meter unit

6.3. ホイール

前後のホイールは、最新のトレンドに沿った、個々のス



Fig. 21 Exterior design of 14-spoke die-cast aluminum wheel

6.4. シート

シートはライディング時に体重を支える快適な幅と、停車時に足着性を良くする前方のスリム化により、抑揚のある形状とした。前方のスリム化は、フューエルタンクやサイドカバーのボリューム感を強調することにもつながった (Fig. 22)。

6.5. フューエルタンク

スケッチ段階でこだわったフューエルタンクのデザインを実現すべく、立体で時間を掛けて仕上げた。タンク後方のキャラクターラインもねらい通りの効果を発揮し、ボリューム感を強調しながら引き締まった「マッシブ&シェイプド」を表現することができた (Fig. 23)。



Fig. 23 Fuel tank



Fig. 22 Seat and peripheral parts

7. カラーリング

カラーリングは、全体の造形をさらに魅力的に見せる重要な要素である。ライダーが、堂々とっぴに見えるように、高品質でありながら、モダンさも感じる印象にした。本モデルには、スタンダードとなる DLX タイプと、スマートフォン連携システムを搭載する DLX Pro タイプがある。全カラーラインナップを Fig. 24 に示す。

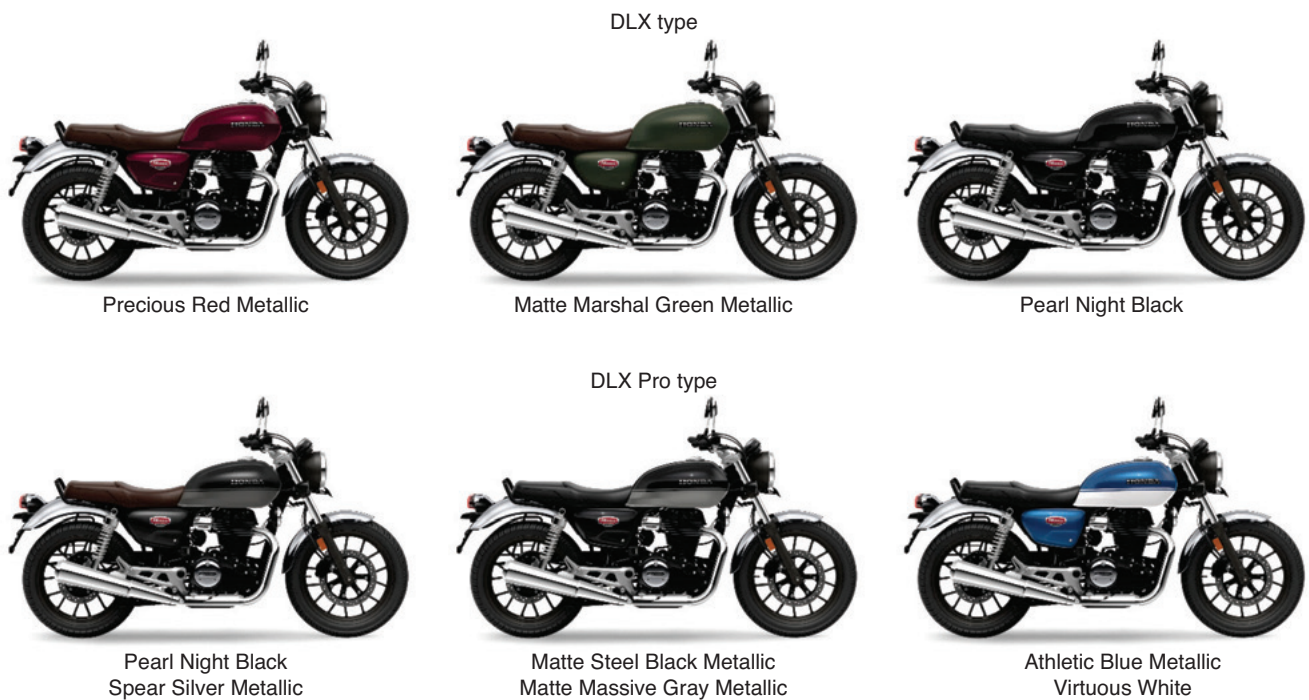


Fig. 24 Full color lineup of the H'ness CB350 (2021 model)

7.1. DLX タイプ: 落ち着いたダークカラーを採用
このモデルのために開発された、イメージカラーのダークレッド (Precious Red Metallic) は、日光のような強い光に照らされると、塗装の深い部分でメタリックが輝き、塗膜の厚みを感じる仕様とした。また、定番色であるブラックには、透明感あるパールフレークが輝く、深みを強調した色調とした。採用したダークカラーの中で、特にグローバルトレンドを意識した半光沢のマットグリーンは、より流行に敏感なユーザをねらった。

7.2. DLX Pro タイプ: 上級な印象をねらった 2 トーン塗装を採用

2 トーン塗装は、熟練を要する手作業が必要な、インドの生産ラインでは初となる仕様であった。相性の良いブラックとシルバーの組合せでは、光沢のあるタイプと、グローバルトレンドの半光沢マット仕上げタイプを設定し、幅広いユーザの獲得をねらった。また、全体的にダークカラーとなったラインナップの中で、ユーザの選択肢を増やすことを目的に、唯一明るい配色のブルーとホワイトの組合せを設定した。さわやかな印象と高級感を兼ね備えたカラーとなった。

7.3. 主体色以外のカラー、マテリアル、フィニッシュ

エンジンケースの表面などの艶やかなブラックと、シリンダなどの奥まった部分のつや消しブラックを塗り分けることで、ブラックで統一されながらも立体感を強調した。加えてシリンダヘッドの空冷フィン端末の削り加工、エンジンカバーのクロームメッキのアクセントなどにより、金属感を際立たせた (Fig. 25)。

また、前後フェンダやマフラーなどは、プレス加工された

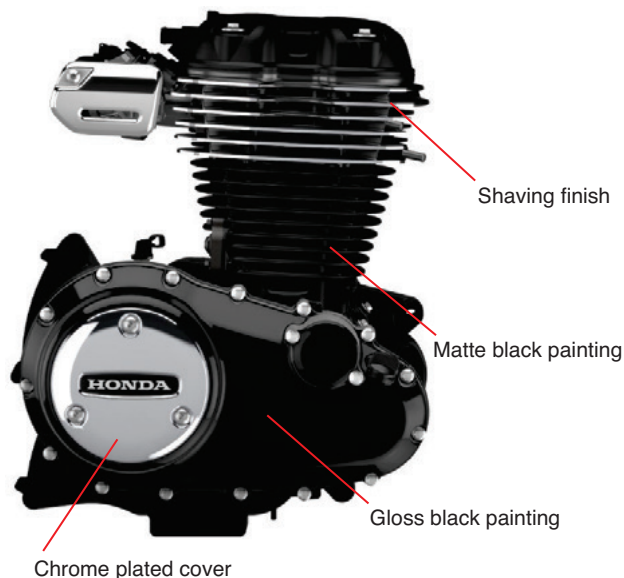


Fig. 25 Harmony of various surface treatments

鉄板らしい形状を意識した上にクロームメッキを施した (Fig. 26)。全体的にブラックと、クロームメッキ等の金属系でまとめられ、重厚で高級感ある仕上がりとなった。

8. まとめ

全体を通し一貫していたのは、ユーザから聞き出した「キングライディングポジション」というキーワードであった。このワードに込められた気持ちを理解し、ライダーが堂々と乗りこなす姿が見せられるか、さらにライダー自身もいかに気持ちよくライディングしてもらえるかを検討した結果のデザインとなった。開発初期にユーザから直接話を聞いたのは重要な経験であった。これらにより、インドユーザに満足してもらう価値と、世界トレンドを感じさせるモダンさをバランスさせた H'ness CB350 のスタイリングデザインを完成することができた。

今後世界でどのような展開を見せるのかを楽しみにしながら、さらなる進化に向け関わっていきたいと思っている。



Fig. 26 Designed shape accentuates raw strength and presence of pressed steel plate

参考文献

- (1) 山本堪大, 若狭秀智, 井口貴正, 小山内拓也, 手嶋晋太郎, 菊安丈幸: 2020 H'ness CB350 の開発, Honda R&D Technical Review, No. 34, No. 1, p. 10-20

■ 著 者 ■



立石 康