

デザイン

家族のしあわせを願った助手席スーパースライドシート。

初代N-BOXは、その圧倒的な広さが大きな魅力なのですが、広さゆえに前席と後席が遠く、運転するパパが後席のママやお子様から孤立してしまうという、少し寂しいシーンが見受けられました。また、ママとお子様で買い物に行く場面では、お子様を後席のチャイルドシートに座らせたあとに、車外をぐるりと回って運転席に向かうママの姿をよく目にしたものです。もし、助手席から後席のお子様をケアできたならパパの寂しさは解消できる。もし、前後ウォークスルーができたなら、ママは雨の日にわざわざ車外を回らずに運転席へ移動できる。そうした思いから、助手席スーパースライドシートを発想しました。

ゼロからデザインしてたどり着いた、独創のN-BOXスタイル。

エクステリアデザインの狙いは、日本のファミリーカーのあるべき姿を究極まで突き詰めることにありました。そのために、初代N-BOXのイメージをいったん頭から切り離し、ワンモーションフォルムやSUVさながらのラギッドスタイルなど、まったく異なるアプローチでデザイン開発をスタートしました。ところが、検討を重ねれば重ねるほど、初代N-BOXデザインの巧みさがわかってきます。しっかりとしたノーズに加え、上下に分厚いドアパネルが下半身をたくましく見せ、広い居住空間を感じさせながら堂々とした印象を与えている。それによって、他の軽スーパーハイトワゴンとは一線を画す、上級ミニバンのような安定感と力強さを感じさせています。それは、N-BOX独自の価値であり、絶対に守り続けるべき個性です。「初代の魅力をしっかりと受け継ごう」、「そのうえで、日本のファミリーカーのあるべき姿を究極まで突き詰めよう」と思いました。そしてたどり着いたベストなたたずまいが、新型N-BOXのエクステリアデザインなのです。



小池 欧介 (こいけ おうすけ)
(株)本田技術研究所 主任研究員

1994年、(株)本田技術研究所入社。初代フィット、初代ストリーム等のシートデザインを担当したのち、インテリアデザインのPL(プロジェクトリーダー)として、初代・2代目フリード、初代「N」シリーズ等を担当。新型N-BOXでは、LPL代行としてデザイン全般のとりまとめ役を務める。趣味はスノースカウト、ランニング、子供と遊ぶこと。愛車は2代目フィット。



■初期のアイデアスケッチ

設計

ファーストカーにふさわしい絶対的なハイクオリティー。

軽乗用車は、いまや日本の堂々たるファーストカーです。クオリティーも使い勝手も走行性能もファーストカーにふさわしいものにしたい。その思いが一番でした。「軽」という制約は確かにあります。けれど、上級ミニバンやグローバルセダンを数多く経験してきた私たちにとって、それは、今回たまたま与えられたルールに過ぎません。経験を生かして、ルールの中で日本の家族のファーストカーをまっすぐにめざしてきたというのが実際です。お客様に喜んでいただけるなら、上級技術であっても迷わず採用する。その一方で、知恵を絞ってコストとウエイトを抑える。その積み重ねが、ひと目でわかる高い質感や使い勝手、運転のしやすさ、そして、安心・安全性能として結実したのだと思います。

本領を発揮した、SKIプロジェクト。

「SKI」とは、「鈴鹿・軽・イノベーション」の頭文字をとったもので、開発から購買、生産、営業まで、全部門が鈴鹿製作所に集結して、企画段階から一緒に課題を解決するという取り組みです。2013年のN-WGNからスタートし、新型N-BOXでは、四輪R&Dセンター(栃木)と連携しながらプラットフォームを含むすべてのクルマづくりをSKIプロジェクトのもとで行いました。「SKI」のよいところは、何事も即断即決できる点です。例えば、生産部門から、「助手席スーパースライドシートって本当に必要?」という疑問が上がれば、開発部門が即座に試作モデルを用意してその魅力を体感してもらう。納得した生産部門はどんな設備が必要かを、購買部門はどうすれば効率よく部品を調達できるかを一斉に考え出す。同じ目的に向かって、部門の垣根を越え、しかも、スピーディーに仕事を進めることができるのです。新型N-BOXでは、こうした風通しのよいクルマづくりを企画段階から導入できたことで、価値あるクルマを極めて高効率につくりあげることができたと考えています。

木村 勇介 (きむら ゆうすけ)
(株)本田技術研究所 主任研究員

2000年、(株)本田技術研究所入社。初代USオデッセイ、アコードワゴン、エリシオン等の車体設計に従事したのち、N-WGNで車体設計のPL(プロジェクトリーダー)を務める。新型N-BOXでは、LPL代行として車体設計全般を指揮。趣味は釣り、スキー。愛車はステップワゴン。

