

特集：新型マツダアクセラ

2

新型アクセラにおける魂動デザイン

“KODO” Design in new AXELA

田畑 孝司*1

Koji Tabata

要約

新型アクセラのデザインは、マツダのデザインテーマ「魂動（KODO）」の第3弾となり、このデザインテーマのポイントは、生命感あふれる動きを表現することである。

今回の新型アクセラでは、魂動のデザインを高級車らしい伸びやかで力強い動きで表現した新型アテンザに対し、新しい動きの表現としてエネルギーでテンションを効かせたリズムカルな動きを心掛けた。そのため、デザイン開発のキーワードとして「瞬発・誘発」という言葉を掲げて開発を進めた。これは、出逢った瞬間に心に火が着き、さまざまな新しい夢や楽しい出来事を予感させるデザインを象徴する言葉として、またそれと同時に「単なる道具ではなく、人生のパートナーに対して感じるようなときめきや、いつまでも色褪せることのない存在と共に過ごす喜び」これらの情感を呼び覚ますことのできるデザインを目指した言葉であり、新型アクセラはそれを実現したクルマである。

Summary

Mazda new AXELA is the third model to adopt Mazda's KODO design theme. At its heart, the KODO design expresses dynamic motion in every detail and maximizes distinct features of each Mazda model.

In applying this KODO design to the new AXELA, we held up a Japanese phrase "SHUNPATSU & YU-HATSU" as our slogan in the design development. This symbolizes a design that ignites your spirit at first sight and evokes a sense of anticipation for new dreams and exciting experiences. In contrast to the new ATENZA design, which expressed powerful dynamism better suited for a CD-car, we pursued a rhythmical look featuring energetic tension in the new AXELA design. We also looked to a pleasing design with un fading appeal so that the new AXELA would earn a unique place in the hearts of customers as a trusty partner rather than a mere means of transport.

1. はじめに

新型アクセラでは、小型車にも展開できる新たな魂動の動きの表現を探りデザインを行った。その結果シンプルな立体の強さから生まれる瞬発力を感じさせる動きに着目し、新しい動きの表現を実現した。

インテリアでは、ドライバオリエンテーションの進化を考え、ドライバが自然と前方に意識を集中するための力強いベクトルを持ったコックピット空間と、開放感を乗員に提供するパッセンジャ空間の両立を目指した。更にハイコントラストで艶感のある加飾表現を考え、ドアを開けた瞬間に走りへの期待感を高めるエモーショナルで洗練されたインテリアを実現させた。本稿ではそのデザイン表現についての手法を紹介する。

2. デザインコンセプト

2.1 エクステリアデザインの狙い

小型車に展開できる新たな動きの表現をイメージし、デザイン開発するため「瞬発・誘発」をキーワードとした。

「瞬発」とは一瞬で見る者の心を刺激し、魂を目覚めさせるデザインキーワードである。それに対して、「誘発」とは見る者の力を湧き上がらせ、長いスパンで活力を与えるキーワードとして使用した。

私たちは、この二つのイメージを表現することを目標としてエネルギーでリズムカルな新しい動きの表現を考え、気持ちの良い走りを想起させるスタイリングを実現した。

*1 デザイン本部
Design Div.

3. エクステリアデザイン

3.1 ACCELERATING MOTION / 加速感のある動き

魂動デザインは、生命感あふれるフォルムを作ることがコアテーマである。そのため、大地を掴む安定したスタンスと獲物に飛びかかるような一瞬の躍動感ある動きを実現することが不可欠である。

新型アクセラもこの二つを備えたデザインを目指した。この魂動デザイン共通の考え方に対し、新型アクセラでは更に進化させたのは動きの表現である。

マツダの車種群の中でスポーツカーを除いて最もスポーティな表現を必要とする車種のため、魂動の動きの表現をよりエネルギーッシュで、鍛え抜かれたアスリートがスタートダッシュした時の動きにこだわった。それを表現したのが「ACCELERATING MOTION / 加速感のある動き」である。その加速感の感じるラインと面の動きを表現するため、シンプルで立体感の強い造形にテンションを設けて軽快でリズムミカルな動きをもつ表情豊かなボデー造形とした (Fig. 1, 2)。



Fig. 1 AXELA Image



Fig. 2 AXELA (5HB)

3.2 面へのこだわり

新型アクセラの軽快でリズムミカルな動きを感じさせる造形には、マツダが長く追求してきた「面質」へのこだわりがある。そのため、鍛造で作られたような凝縮した塊が持つ硬さをボデー全体で感じるシンプルな立体の構成とし、ボデー面の動きの表現が分かりやすい形とした。また、光や見る角度によってなめらかに移り変わるリフレクションの表情をボデー

ーに与えることで、見る者の感情を揺さぶる仕掛けを試みた。ボデーに写りこむリフレクションを意図したように映すことが必要であり、微細な面の調整が求められる。そのため初期クレー造形の過程でリフレクションのライン一本一本を調整すると共に、ボデー面にラインを投影することなどでリフレクションのチェックを繰り返し行い、より効果的な面の表情を追求した (Fig. 3)。

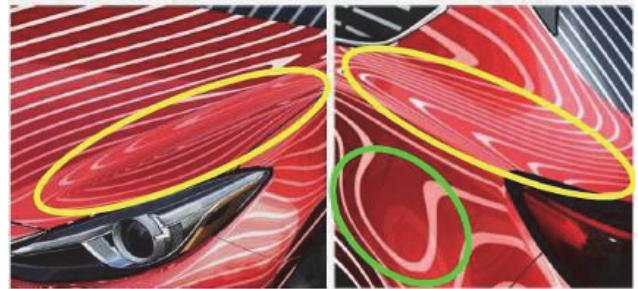


Fig. 3 Reflecting 3D Data

3.3 フロントデザイン

(1) ファミリーフェースの表現

今回の新型アクセラは、スポーツカーライクな表情を作り出すためにライセンスプレートをグリル内に取り入れ、低い位置にグリルを構えた。これによりノーズを下げた精悍な顔立ちとなり、勢いよく地を蹴って前へと突き進むイメージをいっそう強調させた。

グリルメッキパーツでは立体的な造形を施し、従来のような薄い飾りのメッキモールといった処理ではなく、それ自体がフレームのようにボデーの内側から表面へと突き出たようなグリルを創り上げた。更に金属の冷たさや重さを感じるようなこだわった立体造形を行い、そこから感じる高い質感を演出した (Fig. 4)。



Fig. 4 Family Face

(2) ヘッドランプ

生き物のように「鋭い目」を実現するため、ターンランプをヘッドランプユニットの外へ出し、ヘッドランプの外形を薄くシャープな形状とした。またハイグレードでは昼夜を問わず個性的なアイコンとするため、直線のラインと導光リングを組み合わせた形状として LED 光源とすることで上下幅を 15mm に縮小した鋭くシャープに光るシグネチャーラ

ンプとした。ランプベゼルの細部にまで緻密な仕上げを行い、堀の深い造形で立体感を出し目力のある精悍な表情を実現した (Fig. 5)。



Fig. 5 Head Lamp

3.4 ボデーデザイン

サイドでは、スポーティで薄くコンパクトなキャビンの実現と前進感を感じる動きに注力した。

キャビンの後方では、現行車にあるリヤクォータウインドウを後方の視認性を犠牲にすることなく廃止し、ドア周りをシンプルな処理とした。これによりベルトラインが前後ドアの中だけで完結したコンパクトでクリーンな外観となり、室内空間を犠牲にすることなくキャビンをコンパクトに感じる印象を実現した。そしてキャビンを後方に配置し、リヤを持ち上げた前傾姿勢のプロポーシオンにより、勢いよく前進もうとする印象を出した。

低く位置するグリルラインはヘッドランプへとつながり、強く張り出したフェンダからリヤへとリズムカルな動きを作ることによってエネルギー溢れる躍動感を強調した。そして俊敏な走りを想起させるために立体的な面構成として力強さを表現した (Fig. 6)。



Fig. 6 Movement of Body Face (5HB)

3.5 リヤデザイン

(1) リヤ

リヤまわりは、力をため込んだイメージとなるように塊の強い造形とした。その強い塊をだすためリフトゲートパネルのプランビューの曲率を強くした。その結果スチールパネルでは成形ができず、ナンバープレート周りを樹脂製パーツと

することで実現した。合わせてその樹脂製パーツを台形のグラフィックとすることで力強いスタンスを表現した。

ルーフスポイラはシャープに張り出した形状とし、空力の性能アップだけでなく上下に薄いキャビンを強調し、更に前進感・スピード感を高める造形とした (Fig. 7)。



Fig. 7 Rear Shape (5HB)

(2) リヤコンビネーションランプ

ヘッドランプユニットと同じく薄い形を実現しつつ、昼夜を問わずひと目で分かるブランド表現とし、走り去る後ろ姿が印象的に感じる造形とした。そのためハイグレードではヘッドランプの発光シグネチャーとのデザインの統一性を用いて、テールライトにも鋭くシャープに光るシグネチャーランプを採用した。リングからウイング状に伸びる直線パターンで点灯する形状を採用し、リングの中はターンランプを配置した個性的なレイアウトとした (Fig. 8)。



Fig. 8 Rear Combination Lamp (5HB)

4. インテリアデザイン

4.1 空間の考え方

(1) バニシングポイント

これまでデザインテーマとしていたドライバーオリエンテーションを進化させ、バニシングポイントを使用したインテリアの空間造形を試みた。バニシングポイントとは、デザイン

や建築図用語でパースペクティブの消失点という意味である。ドライバの視点の先を消失点として全体空間を造形しており、ドライバがインテリアの軸となっている。

そのため、インテリア全体がドライバを軸とした一つの空間造形となっている。これによりインパネやドアトリムといった個別のデザインを行う手法や今までのラウンドデザインでもない、新しいインテリアのデザインを実現した (Fig. 9)。

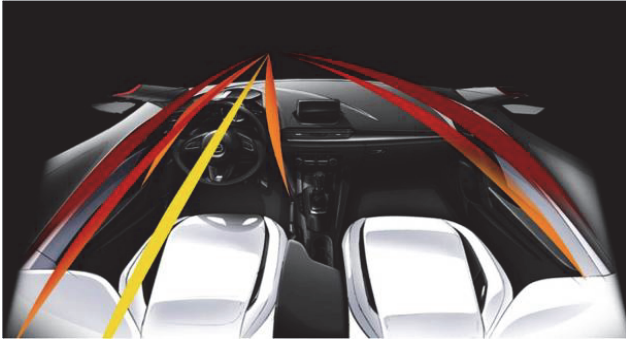


Fig. 9 Flow of Interior Shape

加えて、ドライバエリアとパッセンジャエリアではそれぞれの空間でデザインの違いを色濃く反映させた。ドライバエリアでは、運転に意識を集中しやすく前後に動きを感じるメカニカルで凝縮を感じる運転席空間を設定。パッセンジャエリアでは心地よい開放感と安心感を提供する空間を造形した。この二つの空間を対比的な造形とすることでそれぞれベストな空間を実現しつつ、更にドライバオリエンテーション空間を際立たせた (Fig. 10)。

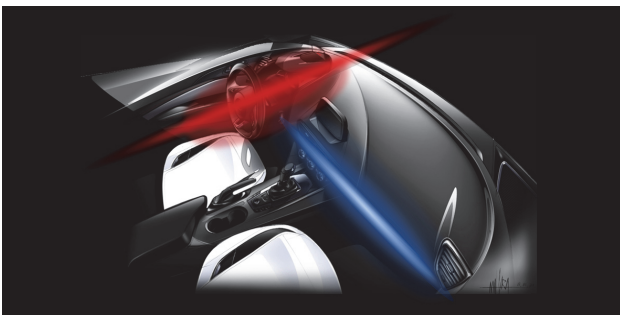


Fig. 10 Front Seat Area

(2) ドライバエリア

ドライバエリアでは、身体が空間の同軸になるよう運転情報を投射するために新たに開発されたアクティブドライビングディスプレイと単眼メータを配置した。そのため、ドライバはシートに身を沈めた瞬間にクルマと一体になる感覚を味わうことができる。そしてパニシングポイントへと収斂していく造形は視覚的にもスピード感を強調し、前へ向かって行くドライバの気持ちを駆り立てるように演出した (Fig. 11)。

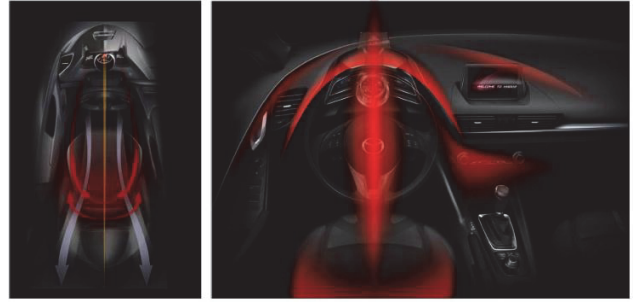


Fig. 11 Driver Space

(3) パッセンジャエリア

ドライバエリアとパッセンジャエリアを隔てるセンタコンソールは、非対称の形状とした。パッセンジャ側は適度な「抜け」を設けてドライバ側との連続性を感じさせることで、パッセンジャが孤立感を感じない造形とした。またオーディオ本体を別構造とすることでインパネダッシュボード上端の高さを抑えることができ、開放感のある広々としたインパネ基本面を実現した。ただし、この上端位置が低すぎると高速走行中に乗員が不安を感じることになるため、関係部門と協力し「安心してドライブを楽しめる」最適なインパネの高さを実現するため、実際の走行テストを繰り返し行い決定した (Fig. 12)。



Fig. 12 Airy Human Space

4.2 インパネデザイン

(1) 加飾表現

操作機器が集中するセンタエリアでは、空調ダイヤルやコマンドなどを無垢の金属を思わせる硬質の輝きをサテンクロームで表現した。これは走行中の視線誘導の役割を果たすと共に、艶やかなブラック内装に凛としたコントラストを与える処理とインテリアの質感を上げている。更に質感を上げるため、サテンクロームのパーツをピアノブラックのパネルと対で使用することを行い、高い質感を実現した (Fig. 13)。



Fig. 13 Airy Human Space



Fig. 15 Off-white Leather

(2) メータ・AT シフト

ドライバの軸を意識し、ハイグレードモデルのメータ上部にはアクティブドライビングディスプレイを配置。ドライバ正面に配置されたメータクラスタは中央を円形とし、左右にウイング状のデジタルディスプレイを配した。メータ中央部には造り込んだ金属立体文字盤を採用して視認性と精緻感を両立し、大型タコメータとデジタルスピードメータとのコンビネーションで、走りへの期待を誘発するデザインとした。

AT シフトでは、シフトステアにブーツの設定を行い、スポーティな処理として質感をアップした。シフトノブ形状については何通りものスタディを繰り返し、上から握る場合と横から握る場合のどちらの場合にもドライバの手のひらにレザーがあたるフォルムとし操作しやすくクルマと対話できるデバイスとしての形をデザインした (Fig. 14)。



Fig. 14 High-Grade Meter・AT Shift

4.3 シートデザイン

ドライバの身体が空間の軸となるため、シートもセンターの軸を感じる造形とした。体の軸をブレさせないシートフォルムのデザインを追求し、高いホールド性でドライバのサポート性能を高めた。また前席のシートバックの幅をスリムにしたことで後席乗員の圧迫感を少なくすると共に、シート性能を確保しつつ厚みを調整することで後席の膝前スペースの拡大も実現した。

ハイグレードのオフホワイトレザーでは、スポーティな外観とするためブラックレザーをアクセントとして使用した。更にアクセントのステッチでは部位別にホワイトとグレイの糸を使い分け、ブラックレザーの部分には赤色のステッチでスポーティな印象を演出した (Fig. 15)。

5. おわりに

新型アクセラのデザインでは、One & Only の姿を描きチーム目標とすることで開発が進められた。そのため、デザインメンバーのみならず、新型アクセラのデザインを実現するためにデザイン部以外の多くの関係者にもデザイン視点で考えていただき、いままで難しかったことも実現することができた。そして、今回私たちの熱い想いを形にしたこのクルマが、ひと目で皆様を魅了し、人生をこれまで以上にエネルギーに楽しむパートナーとして永く愛され続けていただけると、私は確信している。

■ 著 者 ■



田畑 孝司