



「立体的な造形と機能性を兼ね備えたデザインが特徴です」

思わず目を惹くようなスタイリングでありながら、ワゴンとしての機能性にも妥協せず、日本の道路事情にジャストフィットするサイズでもある—
この難題に取り組んだデザイナーが、自らレヴォーグについて語る。



とてもやりがいのある仕事でした。わずかな制約があっただけで、ほとんどゼロからデザインすることができたので。新しいデザインを描くというよりも新しいジャンルを創造するような気持ちで取り組みました。

ご存じのように、ワゴンという車形はセダンをベースにするのが一般的です。でも今回はスバルの走りの良さを思い切り全

面に押し出して行くために「スポーツカーに荷室を付けよう」と、そんなイメージをチームで共有しました。だから「ワゴン」という言葉はあえて使わずみんなで「ツアラー」と呼んでいたんです。

こだわったのは立体感です。どこを出してどこを絞るか。抑揚があり力強く、主張の強いダイナミックなスタイリングにしたかったので、“造形を大胆に動かす”方法を採用しました。例えばドア断面は後方に向かって大きくねじっています。真上から見るとリヤを絞っているのが分かると思いますが、同時にリヤフェンダーの張り出しは強調して安定感や力強さを表現しました。これらをバ

ランスよくまとめるために、クレイモデルの段階で盛ったり削ったりを何度も繰り返したんです。もちろん格好だけでなく、ワゴンとしての使い勝手や荷室容量の確保も追究しています。真後ろから見るとルーフがリヤエンドにかけてなだらかに下がっていて、荷室やリヤの開口部が狭くなってしまうのではと思われるかもしれません。でも、その分フロアを下げることに成功したので、レガシィと比べても遜色のない開口部と荷室容量を備えることができました。

ルーフを下げたりフロアを下げたりというデザイナーからの要望は、通常だとエンジニアに嫌われるんです(笑)しかし今回は、「どうか頑張ってみましょう」とみんなが協力してくれた。チームとしての力が働いた結果です。インテリアの質感の向上にもチームとして取り組みました。「仕立て部会」と呼ぶグループを作って、毎週のミーティングで質感向上のための議論を尽くしたり、質感の高さもレヴォーグのひとつの価値になるよう、一切妥協しませんでした。欧州のプレミアムクラスに匹敵するレベルになっていると自負しています。

ひと目でスバル車だと分かるデザインになっていると言われるのですが、現場では塊感や力強いモチーフも造形に織り込むことが常となっていますし、また、スバル

のAWDという先進技術やスポーティな走りはカラダに染みつけているので、それが無意識のうちにスタイリングに反映されているのかもしれない。むしろそれ以外の形を造れと言われる方が難しいかもしれません(笑)。存在感のあるホイールアーチは、AWDであることを示唆する造形になっているし、走りの良さを予感させるスタイリングを完成することができたと思っています。

ドアを開けるとメーターパネルにレヴォーグのサイドビューが浮かび上がる。そしてさーっと流れて消えていく。ピアノの音によるウエルカムサウンドも聞こえてくる。オープニングセレモニーですね。このグラフィックの見え方やウエルカムサウンドの音色も私たちがこだわった部分。「おもてなし」の演出です。レヴォーグは国内専用車種ですが、世界的にもきっと評価されると期待しています。いまはお披露目したばかりなので、これから届くであろう皆さんの反応が楽しみです。

小林正彦 | こばやしまさひこ

スバル商品企画本部デザイン部チーフデザイナー

1961年10月生まれ、1993年に富士重工業へ入社。デザイン部主任として、初代アウトバックや2代目レガシィのビッグマイナーチェンジのエクステリアデザインを担当する。その後、インプレッサ/サンバー/レガシィなどの先行開発に携わり、2008年から4代目インプレッサのチーフデザイナーを務め2011年よりWRX/STI/レヴォーグのチーフデザイナーとなる。