

# THE 570S COUPE: THE FIRST MODEL IN THE NEW McLAREN SPORTS SERIES

10月10日 2015

- 車両価格126,000ポンド（英国販売価格）からのスポーツシリーズの登場によりマクラーレンの3つのモデルレンジが完結
- もっともハイパワーであると同時に、スポーツカー・セグメントの従来モデルより150kg近く軽量することで、434PS/tonというクラス最高レベルのパワー・ウェイト・レシオを実現
- 新たに導入されたカスタマイゼーション・オプションの‘By McLaren’によるデザイナー・インテリアも用意

英国発 名門Formula 1™チーム、マクラーレンのグループ企業であるスポーツカーメーカー、マクラーレン・オートモーティブ（本社: 英国サリー州、エグゼクティブ・チェアマン: ロン・デニス）は、McLaren 570S Coupeの詳細について発表いたしました。

新たに登場したマクラーレン・スポーツシリーズは、マクラーレンがこれまでモータースポーツ界で培ってきたテクノロジーを搭載すると同時に、スーパーカーを操っているときの高揚感をスポーツカー・セグメントで味わえる初のモデルです。クラス最高レベルのパフォーマンス、カーボンファイバー・シャシーなどを採用した軽量構造、マクラーレンならではのデザイン、そして充実した装備を備えたスポーツシリーズには、エンジン出力により2タイプがラインナップされています。ニューヨーク国際オートショーで初公開されたのはより高出力な570Sで、車両価格は143,250ポンド（英国販売価格）から。さらに上海モーターショーでアンベールされた540C Coupeの車両価格は126,000ポンド（英国販売価格）からと発表。スポーツシリーズのデリバリーが始まるのは今年後半となる予定です。

スポーツシリーズの登場により、既存のスーパーシリーズそしてアルティメットシリーズとともにマクラーレンの3つのモデルレンジが完結しました。スポーツシリーズは、これまで登場したマクラーレンとしてはもっとも高い実用性かつお求めになりやすいモデルとなっていますが、そのデ

デザインやパフォーマンスは、マクラーレンのブランドを冠するのに相応しい仕上がりとなっています。ユニークな軽量構造のカーボンファイバー製モノセル II シャシーを採用するなどして車両重量を1313kg (2895lbs) に抑えた結果、スポーツシリーズは類似の競合モデルよりおよそ150kgも軽くなっています。改良が施された3.8リッター V8ツインターボ・エンジンはおよそ30%のパーツが新たに開発されました。この結果、570Sはクラス最高レベルの434PS/ton というパワー・ウェイト・レシオを達成、目覚ましいパフォーマンスを発揮します。それと同時にインテリアは日常的な使い勝手をより考慮し、乗降性の改善、収納スペースの拡大、洗練性の向上などを図りました。

スポーツシリーズはマクラーレンの新たなオーディエンスへ向け打ち出されます」 マクラーレン・オートモーティブCEOのマイク・フルーウィット(Mike Flewitt) はそう説明しています。「スーパーカー・セグメントとは異なるスポーツカー・セグメントにマクラーレンが参入するのはこれが初めてのことです。しかし、他のすべてのマクラーレン同様、このモデルもパフォーマンス、ドライバーとの一体感、ワクワクするような感動をもたらすことを重視しています。素晴らしいエルゴノミクスや視界、そしてクラス最高レベルのドライビング・ポジションを実現した、あくまでもドライバーが中心のクルマです。しかも日常的な使いやすさで、マクラーレン史上、もっとも実用的かつお求めになりやすいモデルです。そしてドラマチックそして美しさも兼ね備えたスポーツカーでもあります」

## THE McLAREN 570S: THE DETAILS

### デザイン

- ‘シュリンク・ラップト (小さく引き締まった)’デザインにより、ボディワークの上、下、そして内部を通過するエアフローの効率を最高レベルまで改善
- エアロダイナミクスを最適化したディヘドラル・ドアにはスムーズなエアフローを導く‘フローティング’ドア・シェルを新採用
- エレガントな‘フライング・バットレス’はダウンフォースの向上と冷却効率の改善に寄与

スポーツシリーズのデビューにより、緊張感に溢れ、‘シュリンク・ラップト (小さく引き締まった)’ボディラインを特徴とするマクラーレンの

傑出したデザイン言語が初めてスポーツカー・セグメントに登場することとなりました。ひと目でマクラーレンとわかるスポーツシリーズのデザインは、エレガントな‘フライング・バットレス’、ディヘドラル・ドア、中央部がくぼんだ形状のリアウィンドウなどを盛り込むことで、新鮮かつユニーク、そしてエキサイティングなスタイリングをスポーツカー・セグメントで実現しました。

ダイナミックなスタイリングは視覚的な存在感を際立たせるものですが、これらはすべて機能を伴ったもので、滑らかな表面と個性的なデザインを融合させることでボディを取り巻くエアフローの最適化を図っています。浮き上がっているように見えるエアロダイナミクスを最適化したボディ表面そしてその周りにはパネルを積み重ねることで重量を最小限に抑え、コンパクトスポーツカーのポテンシャルを引き出すことに成功しています。ボディパネルの大半をアルミ製とすることで重量を最小限に留めると同時に、新しい成形方法を採用することにより—たとえば複雑なデザインが施されたリアデッキのように—入り組んだ形状のパーツを正確に作り上げることが可能となりました。

#### 改良されたエアロダイナミクス・パッケージ

スポーツシリーズに採用したフロントバンパーのデザインは、エアフローとボディワークを最初にどう接触させるかという点において極めて重要なものでした。エアフローがボディと最初に接する領域は、車両の上側、下側、そして内部を通過する気流の制御において支配的な役割を果たします。フロントバンパーには、圧力分布の中心をなすはっきりとしたセンター部分が形作られており、ここでエアフローを鋭く切り裂いて空気抵抗を減少させるとともに、それらを四分割します。四分割された気流は、ボディワークの上側、下側、そして左右を通過することになります。ボンネット上に刻まれた明確なラインはデザイン上のアクセントになると同時に、気流をドアからサイドのエアインテークへと流し込み、フォーミュラ1™とよく似た高温ラジエターの冷却に用いられます。フロントバンパーの下側には、角度が綿密に計算されたエアロブレードが取り付けられており、これは低温ラジエターの直前に圧力の高い領域を形作るのに役立っています。

リアデッキの後端に設けられたインテグレートッド・スポイラーは、空気抵抗とダウンフォースのバランスが最適となるようにデザインされています。インテグレートッド・スポイラーへとつながるボディ表面は、クリーンな気流によってできるだけ大きなダウンフォースを発生できるよう、可能な限り流線形に近い形状に仕上げられています。

#### ‘フローティング’ドア・シェルを取り入れたディヘドラル・ドア

1990年代に登場したマクラーレンF1を筆頭に、すべてのマクラーレン・ロードカーには特徴的なディヘドラル・ドアが採用されていますが、スポーツシリーズもこの伝統を踏襲することとなりました。いかにもマクラーレンらしいスタイリングを保つ一方で、新たに開発されたドアは開く角度がいままで以上に大きく、ドアが開く際に辿る軌跡にも改良を加えた結果、大きな開口部を形作り、キャビンへのアクセスがより容易になっています。カーボンファイバー製のモノセル II にも乗降性を改善するための改良が実施されました。

先進的で複雑なデザインのドアはMcLaren P1™より着想を得たもので、驚くほど高い効率でエアインテークに気流を導くための通り道となる‘フローティング’ドア・シェルを採用しています。サイドインテークから取り込まれたエアフローはダイレクトにHTR（高温ラジエーター）に流れ込むため、サイドインテークの小型化が可能となり、空気抵抗の低減に役立ちました。

スポーツシリーズの他のボディパネル同様、ドアはアルミを主体として作られており、軽量化とエアロダイナミクス・パフォーマンスのために必要となる複雑な形状を両立させました。‘フローティング’ドア・シェルの上半分はレジインジェクション（樹脂注入）製法で成形されたもので、極めて強固なだけでなく、薄い形状とすることで軽量化にも貢献しています。また、ドアの外観をすっきりとさせるため、ロックを解除するボタンは‘フローティング’ドア・シェルの下面側に取り付けられています。

スポーツシリーズでは、エアロダイナミクス・パフォーマンスを最適化するためのあらゆる手段が講じられています。その一例といえるのがドアミラーを支えるウィング形状のアームで、これにより冷却効率を2%向上させることができました。こうしたエアロダイナミクス・パフォーマンス上

のメリットは、ドアミラー・アームの断面積を最小にするとともに、ボディやミラーからのエアフローを最適化する研究から得られたものです。

### ‘フライング・バットレス’

マクラーレン・スポーツシリーズの‘シュリンク・ラップト（小さく引き締まった）’デザインは、すべてのボディパネルがエアフローを精妙にコントロールする役割も果たしています。スポーツシリーズでは、グラスハウスの後半部分に特徴的なフローティングCピラーを設けることで、空気はキャビンに沿うようにしてその下側を流れていきます。全体的なデザインはエアロダイナミクスの最適化に主眼が置かれ、ルーフ部分で発生するリフト（揚力）の削減を目指しています。中央部が盛り上がった形状のルーフは圧力の低い領域を必然的に生み出してしまいましたが、‘フライング・バットレス’によってエアフローを制御することでダウンフォースの増加を実現しました。加えて、この部分は空気抵抗を最小化するとともに、まだ温められていない整った気流がより多くエンジンベイに流れ込む効果をもたらし、パワートレインの冷却を最適化する役割も担っています。スポーツシリーズ・クーペに採用された他に例を見ないもうひとつの特徴としては、ふたつの‘フライング・バットレス’の間に設けたくぼんだ形状のリアウィンドウ・スクリーンが挙げられます。従来のミッドエンジン・スポーツカーでは後方ならびに斜め後方の視界が不十分な例が少なくありませんでしたが、このデザインと新たにより薄型化されたBピラーにより、マクラーレンの特徴でもあるキャビンからの良好な視界は一層改善されました。

### リア・ディフューザー

フロントバンパーからインテグレイテッド・リアスポイラーに至るまでのエアフローの制御は、スポーツシリーズにとって極めて重要なものです。そしてボディの下側には、このクラスでは形状の複雑さと効率の点で並ぶものがないリア・ディフューザーを備えています。スポーツシリーズのボディ下面を完全にフラットにすることでボディ後端に設けたアグレッシブな形状のディフューザーに乱れの少ない気流を導き、その効率を最大限まで引き上げているのです。

### ドライビング・パフォーマンス

- このクラスをリードする434PS/tonというパワー・ウェイト・レシオにより、息を呑むようなパフォーマンスを達成。0-100km/h (62mph) 加速：2秒、0-200km/h (124mph) 加速：9.5秒
- パフォーマンス・トラクション・コントロールに専用設計のマクラーレン製ソフトウェアを取り入れることで、極限的なドライビングでもより細密な制御を実現
- ドライバーとの一体感を高め、オンロードならびにサーキットでの洗練さを向上させるアダプティブ・ダンパーとアンチロールバーを盛り込んだサスペンション・システムを新開発

スポーツシリーズは、スポーツカー・セグメントでは他に比べるものがないパフォーマンスと高揚感をもたらします。最上級のスーパーカーでしか見られなかった数々の特色—カーボンファイバーによる軽量シャシー、ミッドエンジン・リア駆動の構成など—を備えているのは、スポーツカー・セグメントではこの1台だけです。0-100km/h (62mph) 加速を3.2秒、0-200km/h加速を9.5秒でこなし、最高速度が328km/h (204mph) に到達する570Sのパフォーマンスはクラス最高レベルのものです。

乾燥重量はわずか1313kg (2895lbs) で、類似の競合モデルより150kg

(330lbs) も軽量です。この軽量設計がハンドリングやアジリティを最適化し、スポーツシリーズに優れたレスポンスをもたらします。マクラーレンのチーフテストドライバーであるクリス・グッドウィン (Chris Goodwin)は次のように述べています。「私たちは、スポーツシリーズがドライバーに真のスポーツカー・フィーリングをもたらすことを目指しました。これは、究極的には敏捷かつ素早いクルマであることを意味しますが、それとともに軽快でドライバーの操作に対して瞬時に反応するレスポンスのよさを備えている必要があります。私たちにとって間違いのないことは、たとえどんなスピードであろうとも、スポーツカーはいつでもドライバーとの一体感が重要だという点にありました」

### ステアリング

スポーツシリーズのステアリングは、洗練さとフィーリングを重視して開発されました。ステアリング・ギアレシオを高めることで、魅力的なスポーツカーに重要な俊敏な方向転換と限界領域でも容易なコントロール性を実現しています。スーパーシリーズやアルティメットシリーズ同様、ス

スポーツシリーズにおいても電動油圧式パワーステアリングを採用し、純粋な電動式では再現できない自然なフィーリングをもたらしています。

電動油圧ポンプはオプションで装備できるフロントリフト・システムの動力源ともなります。このシステムはスピードが60km/h (37mph) 以下のときに車高を40mm上げることができます。

### ホイールとタイヤ

スポーツシリーズに装着されるタイヤは、マクラーレンの他のモデルと同じように、テクニカルパートナーであるPIRELLI と開発期間を通じて密接に連携しながらテストされました。その設計思想は、グリップ・レベルを漸進的に変化させることで限界を掴みやすくし、クルマへの深い信頼感を生み出すもので、タイヤのバランスやアジリティはこの観点に立って設定されました。

スポーツシリーズとベストマッチする特別なタイヤを作り上げるため、私たちは開発プログラムを通してPIRELLI と緊密に協力しながら作業を進めました。これは本当に重要なパートナーシップです。路面と接触している唯一の部分であるタイヤは、ハンドリングや挙動を左右する決定的な要素なので、私たちはサスペンション部品と同じ慎重さでその開発にあたりました。このタイヤはPIRELLI とともに特別なチューニングと開発を施したものであり、車両の運動性能を大きく変化させる効果があります」グッドウィンはそう説明しています。

570S Coupeに装備されるタイヤはパフォーマンスを重視したPIRELLI P Zero™ Corsa で、追加の費用なしで選択できるオプションとしてP Zero™ が用意されています。タイヤ・サイズはフロントが225/35/R19でリアは285/35/R20です。コルサ・タイヤはサイドウォールとトレッドを硬めに設定することで傑出したグリップ・レベルを実現するとともに、サーキット走行やスタンディングスタートからの加速で大きなアドバンテージを生み出します。

スポーツシリーズは新しくデザインされたホイールとともに発表されました。570Sに標準装備されるのはシルバーに仕上げられた14本スポークの鍛造ホイールで、フロントは19インチ、リアは20インチとなります。そのほか、5本スポーク・タイプや7kgもの軽量化に貢献する10本スポーク・タ

イプの超軽量ホイールもオプションで用意されています。ステルスもしくはダイヤモンドカットフィニッシュ仕上げもお選びいただけます。

### ブレーキ

570S Coupeにはカーボン・セラミック・ディスク(フロント:394mm×36mm、リア:380mm×34mm)とフロントが6ピストンでリアが4ピストンのキャリパーを標準装備しています。新たに開発されたABSソフトウェアはスポーツシリーズのために作られたもので、ブレーキフィールの改善に大きな効果があります。この新しいシステムは、ペダルから感じられる脈動の減少にも役立っています。

Boschと共同開発した新しいESC(電子制御スタビリティ・コントロール)には、システムの介入を減少させる‘ダイナミック’モードが新たに設定され、限界時のコントロール性や‘ドリフトスタビリティ’が劇的に改善されました。また、ESC専用のスイッチを新たに設けた結果、ハンドリング・コントロール・ダイヤルの設定には関係なくESCを制御できるようになりました。これを用いると‘スポーツ’もしくは‘トラック’のハンドリングモードで‘フル’;‘ダイナミック’のほか、ESCをオフすることもできます。改良されたポンプとデュアルバルブ・システムの恩恵により、ESCシステムはさらに洗練されるとともにより緻密な動作が可能となり、これまで以上に漸進的な制御を実現しています。

マクラーレンが特別に開発した、極限的な状況でより正確なコントロールができるソフトウェアを含むパフォーマンス・トラクション・コントロールも、スポーツシリーズで初めて登場するものです。ダイナミック・モードでは、スリップ量(ヨー・アングル)にあわせてトラクション・コントロールの動作が穏やかに変化するため、スポーツシリーズは限界的なハンドリング時にも自信を持ってドライビングすることができます。

### ブレーキステア

マクラーレン・スポーツシリーズにはフォーミュラ1™で培った様々な技術が盛り込まれていますが、ブレーキ・ステア・システムもそのひとつです。1997年シーズン中にマクラーレンによって開発されたこのシステムは、パフォーマンスの向上に絶大な効果があるために使用が禁止されたもので、コーナリング時にイン側の後輪に制動力をかけてノーズをコーナーの

アペックスに近づける役割を果たします。これによってドライバーはブレーキを遅らせるとともにいち早く加速に移ることができます。

## サスペンション

スポーツシリーズに装着された新開発のサスペンション・システムは、オンロードでもサーキットでもドライバーとクルマとの一体感をさらに深めると同時に、洗練されたマナーを示します。このシステムは独立して作動するアダプティブ・ダンパー、そしてスーパーシリーズの特色でもあるアンチロールバーを前後に装備するとともに、セットアップが施されたフォーミュラ1™スタイルのダブルウィッシュボーンを備えています。

アダプティブ・ダンパーは、マクラレンではお馴染みの‘ノーマル’‘スポーツ’‘トラック’からなるハンドリング・セッティングにより、バンプ側とリバウンド側の設定をコントロールできるもので、従来のマクラレンとは異なる独自のダンパー・セッティングが施されています。‘ノーマル’では一体感を損なわずに洗練された乗り心地を実現するのに対し、‘スポーツ’もしくは‘トラック’では、必要に応じてサーキット走行に照準を合わせたセッティングに570Sを変化させます。ツイン・ダンパー・バルブは正確な制御を可能にする一方、ダブルウィッシュボーン・サスペンションは最適なサスペンション・トラベル並びにジオメトリーを実現します。

クリス・グッドウィンは次のように語りました。「スポーツカーではグリップ・バランス、タイヤのレスポンス、ステアリングのレスポンスなどがより重要となります。スポーツシリーズに装着されたタイヤは、スーパーシリーズもしくはアルティメットシリーズよりも細くなっていますが、それでも物理的に高いパフォーマンスを示すと同時に、主観的なフィーリングも重視して開発されました。主観的なパフォーマンスを計測するのは容易ではありませんが、コーナーを駆け抜けたときにドライバーが浮かべる笑顔によって判断すれば間違いありません。私たちはサスペンション・ジオメトリーやセットアップの設定により、クルマ自らがコーナーを曲がりたくなるようなバランスを作り出しました。ドライバーはコーナーのアペックスを見るだけで、あとはクルマが自然とそこへ吸い込まれていくような感覚を味わえるはずです」

## ボディ構成

- ユニークなカーボンファイバー製モノセル IIはシルを低くそして狭くすることでキャビンへの乗降性を改善、重量は80kg以下
- マクラーレンとしては初めて‘スーパーフォーム’成型のアルミ製ボディパネルを採用し、より複雑な形状と軽量化を両立
- スポーツカー・セグメントでフル・カーボンファイバー・シャシーを採用しているのはスポーツシリーズだけ

#### シャシー

1981年以降に設計・開発されたマクラーレンは、ロードカーであるかレーシングカーであるかに関わらず、すべて軽量のカーボンファイバー・シャシーを備えています。スーパーシリーズに用いられているシャシーとよく似たモノセル IIはスポーツシリーズのために開発されました。これは日常的な使い勝手をさらに重視した設計となっており、フロントシルの幅をより狭くし、高さを80mm下げることでキャビンからの乗降性を向上させています。このシャシーは重量が80kg以下ですが、信じられないほど強固かつ剛性が高く、最高レベルの安全性をもたらします。こうした開発の一部として前後のアルミ・フレーム部分も見直しが行われ、新しいカーボン構造への負荷経路をファインチューニングしたほか、新たに採用されたアンチロールバー取り付け部の追加、複雑な形状を避けて軽量化を図るなどの改良が実施されました。スポーツカー・セグメントでカーボンファイバー・テクノロジーを全面的に採用しているのは、現時点ではスポーツシリーズだけです。

カーボンファイバー製モノセル IIは同様に設計されたアルミ製シャシーより25%剛性が高く、スチール製シャシーに対してはさらに大きなマージンをもたらします。このボディ剛性の高さはハンドリング、アジリティ、そして乗り心地の改善に役立ちます。さらにはクラッシュ時にも堅牢かつ安全で、ブレースや（サイド・インパクト・ビームのような）補強材を追加する必要がありません。カーボンファイバーはもともと強固なため、安全性を向上させる後付け部材が不要です。しかも金属より耐久性に優れ、寸法精度が高いために組み付け面でも品質の向上が図れます。

さらには補修が容易というメリットもあります。アルミの押し出し材とキャスト材で構成されたフロントとリアは衝撃を吸収する設計とされており、補修が簡単です。シャシー全体がアルミ製もしくはスチール製

の場合、構造体そのものが潰れることで衝撃を吸収するため、ボディ全体にダメージが及び、結果的に補修に伴う出費も増大します。

マクラーレンはカーボンファイバー・テクノロジーのグローバル・リーダーです。フォーミュラ1™で初のカーボンシャシー（1981年に作られたMP4/1）を投入したのに続いて、カーボンファイバーで製作した世界初のロードカー（1993年に作られたF1）を完成させています。企業の成り立ちそのものがエクスクルーシブで、少量生産のメーカーであるにも関わらず、マクラーレンは依然としてどんな自動車メーカーよりも数多くのフルカーボンシャシー・ロードカーを製造しています。

### ボディワーク

マクラーレンは、熱したアルミを空気圧の力でモールドに沿わせることで複雑な形に仕上げる‘スーパーフォーム’製法を新たに採用し、大きなリアデッキのように入り組んだ形状のパーツでも軽量に製作することが可能となりました。アルミ製のボディパネルは、スーパーシリーズに用いられているコンポジット製パネルに比べても重いということはありません。アルミ製パネルは、前後のフェンダー、ボンネット、リアデッキ、ドアの下部、そしてルーフに採用されています。‘フローティング・ドア・シェル’を含むドア上部とフロント・スプリッターはコンポジット製となっています。

### パワートレイン

- 8リッター・ツインターボV8エンジンは、30%のパーツをニューモデルのために新開発し、最高出力：570PS（562bhp）、最大トルク：600Nm（443lb ft）
- マクラーレン初のストップ-スタート・システムを装備することで、市街地における効率を改善し、省燃費化とCO2排出量削減に貢献
- 7速シームレスシフト・ギアボックス（SSG）に‘シリンダー・カット’テクノロジーを採用し、ギアチェンジを最適化

### エンジン

スポーツシリーズに搭載されるのはM838TEと名付けられた3.8リッター・ツインターボV8エンジンで、用いられるパーツの30%はこのニューモデルのために新開発されました。マクラーレンの手で設計されたこのエ

エンジンは、7400rpmで570PS (562bhp) の最高出力と5000-6500rpmで600Nm (443lb ft) の最大トルクを生み出します。スーパーカーの世界で長い歴史を有するミッド・エンジンと後輪駆動の構成はハンドリングとアジリティの最適化が図られ、エンジン出力は7速シームレスシフト・ギアボックス (SSG) を通じて駆動輪に伝えられますが、特筆すべきはこのモデルがスーパーカーではなく、スポーツカー・セグメントに属する点にあります。このエンジンはロードカー用としてもっともパワフルなもののひとつでありながら、極めて効率的でもあります。マクラーレンが初めて世に送り出すストップ-スタート・システムは市街地走行で抜群の効率を誇り、燃費を向上させてCO2排出量を低減します。570SのEU複合モード燃費は25.5mpgで、CO2排出量は258g/kmに過ぎません。

パワートレインの効率を向上させるそのほかの改良点としては、カムシャフトの位相を60度制御できる新しいコントローラーが挙げられます。エンジン内部のイナーシャを減少させるとともに、制御範囲の大きなこの機構は、CO2排出量の削減とエンジン・レスポンスの改善に効果があります。また、バキューム装置を省略した結果、2.5kgの軽量化とメカニズムの簡略化を図ることができました。

スーパーシリーズと技術的な共通点が多いM838TEエンジンは、フォーミュラ1™で用いられているのと同じドライサンプ—高速コーナリング時にもオイル・サージを起こしにくい—やシングルプレーン・クランクシャフトを採用することでエンジンの搭載位置を可能な限り低くして重心高を下げ、ハンドリングとアジリティの改善に役立てています。

スポーツシリーズに採用された新しい等長エグゾースト・マニフォールドは、キャストリングで作られるステンレス製マウント部とハイドロフォームで成型されるステンレス製チューブで構成されています。これによって排ガスの流れが最適化されるため、安定的かつ均一な背圧を作り出してパフォーマンスの向上を図れると同時に、特徴的で歯切れの良い新感覚のエグゾーストノートを生み出すことができました。

### トランスミッション

スポーツシリーズに搭載されるのは、650S用と同じ7速ツインクラッチ式SSG (シームレスシフト・ギアボックス) で、‘ノーマル’‘スポーツ’‘トラック’の各モードが用意されています。ギアボックスのセッティングは、

エンジン回転数の変化に注目した新しいコントロール・ストラテジーを導入することで、より速いシフトを実現しました。新開発の先進的なスロットル・コントロールは、シフトアップやシフトダウンの際にエンジン回転数を素早く制御する能力を有しています。

加減速中のギアシフトによってもたらされる一体感は、マクラーレン・スポーツシリーズが生み出す高揚感の中核をなすものです」 製品開発を担当するエグゼクティブ・ディレクターのマーク・ヴィネルズ(Mark Vinnels)の言葉です。「高揚感は、どのようなパフォーマンスをクルマが発揮している際にも感じられるべきで、ドライバーが最速のラップ・タイプに挑んでいるときにしか感じられないようでは不十分といえます」

650Sのアップシフト用として初めて世に出た‘シリンダー・カット’テクノロジーはさらに改良が施され、最大で従来の10倍の速さでエンジン・イグニッションをコントロールするとともに、アップシフトとダウンシフトの両方で作動するようになりました。

どんな運転状況でもクルマとの対話をさらに深めると同時に優れたパフォーマンスを体感できるようにするため、パワーシフト、GT3シフト、そして‘イナーシャ・プッシュ’からなる3つのコントロール・ストラテジーが開発されました。

スポーツシリーズでは革新的な‘イナーシャ・プッシュ’を採用しましたが、これも650Sで初めて登場した技術です。トラック・モードを選び、エンジン回転数が5000rpm以上かつスロットル開度が60%以上となったとき、システムはフライホイールのイナーシャを活用し、次のギアに接続されるときに勢いよくトルクを伝えます。650S同様、この手法はエンジン回転数が低下する前に次のギアにパワーを伝えるもので、結果的にアップシフトの際にも加速度の落ち込みが少ない、継続的で強力な加速感を味わうことができます。

洗練性を向上させるため、スポーツシリーズではギアボックス・クラッチ・コントロールとエンジン・コントロールを初めて独立させました。これは素早いギアチェンジにも役立つものです。

インテリア

- ドライバーにとって心地よい居住空間を確保するため、室内長と室内幅を拡大
- ‘By McLaren’デザイナーズ・インテリアにより、スポーティもしくはラグジュアリーを重視した特別なスペックを用意

広さや人間工学に焦点をあてて作り出されたスポーツシリーズのインテリアは、最上級の視界と、パッセンジャーならびに荷物のスペースを充分に提供します。エクステリアから連なる有機的な曲線は、アグレッシブとは無縁の絶妙な緊張感を保っており、キャビンにはパッセンジャーを歓待する雰囲気が漂っています。スポーツシリーズは、スーパーシリーズより全長を11mm長くするとともに、キャビンの全長と全幅を伸ばすことで広々とした印象をもたらし、ショルダールームの拡大を図っています。カーボンファイバー製モノセル II は乗降を容易にするためにシルがより低くされたほか、アクセス性の向上を目指してディヘドラル・ドアのデザインが見直されました。

Aピラーをさらに外側に移すことで室内スペースと前方視界を改善したほか、Bピラーを細くすることも視界の改善に貢献しました。他のマクラーレン・ロードカーと同じように、フロント・フェンダーの頂点はフロントホイールの位置を示しており、より正確なドライビングに役立ちます。まるで浮き上がっているかのように見えるセンター・コンソールのデザインは、ラグジュアリーさと風通しのよさを視覚的に表現しています。そのシェイプとラインはエクステリアからインテリアへと流れるように連なっていますが、反対にインテリアからエクステリアへと連なっているようにも見えます。ダッシュボードやドアトリムは浮かび上がって見えるパーツと一体となり、視覚と実用性の両面から軽量に仕上げられたほか、深さ方向に積み重ねられたデザインを実現し、スピーカーやタッチスクリーン式IRISシステムを内部に収めた構成とされています。

普段使用する小物類の収納にも配慮しました。インテリアの全体的なデザインのなかに溶け込ませた隠しポケットを左右のドアに配置するとともに、センターアームレストの下にも収納スペースを設け、グローブボックスも用意しました。

7インチのタッチスクリーン式IRISはダッシュボードの表面と段差がないように仕上げられているほか、McLaren P1™で初めて採用された操作系同

様、エアコンのコントロールもすべてここに収めることで、スイッチやノブの数を減らしてキャビン全体をすっきりとさせました。このタッチスクリーンは、標準装備されるDABデジタル・ラジオ（北米ではSirius サテライト・ラジオ）やナビゲーション・システム、Bluetooth接続の電話、メディア・ストリーミング、音声入力、オーディオ・メディア・プレーヤーなどが操作できます。また、IRISシステムは電子化されたオーナーズ・マニュアル機能も備えています。

他のすべてのマクラーレン同様、タッチスクリーンは横長ではなく縦長となるように備え付けられています。これによって幅を狭めてドライバーとパッセンジャーをボディの中央線に近づけ、ハンドリングのレスポンスとアジリティを向上させるのに役立っています。

スポーツシリーズに装備された新しいシートは、サポート性とコンフォート性が改善されています。標準装備のシートは、運転席側が6ウェイ式で高さ調整は電動、助手席側は4ウェイ式となるほか、シート全体がレザーで覆われます。さらにカスタマイゼーションとコンフォート性を向上させる4つのシート表皮—ナッパ・スポーツ、ナッパ・デザイン、ナッパ・アルカンターラ、‘By McLaren’スペック—をオプションで選べます。

シートヒーターとメモリー機能を備えた8ウェイ・フル電動調節シートはオプションで注文可能です。さらに、シートをいちばん低く最後方のポジションに移動させると同時に、電動ステアリング・コラムを格納して乗降性を改善するコンフォート・エントリー／イグジストも用意しました。

McLaren P1™に装備されたカーボンファイバー製シェルのレーシングシートもオーダーできます。シートバックが固定式となる手動調整式バケットシートは抜群のサポート性を誇るとともに、レース用シートベルトの装着が可能です。この軽量シートは実に15kgもの重量軽減にも役立ちます。

#### **‘BY McLaren’インテリア・カスタマイゼーション**

ジュネーブモーターショーで初公開となった675LTで初めて紹介された‘By McLaren’デザイナー・インテリアは、オーダー可能なトリムレンジの最高峰を指し示すものです。このプログラムではユニークな色合いを選べるだけでなく、ほかのオプションではご用意できない素材を提供します。現時点では、スポーツシリーズに設定されている‘By McLaren’デザインがラインナップとしてはもっとも幅広く、その数は10タイプに上ります。こ

のうち5種類はコンテンポラリーなラグジュアリー性にフォーカスしたもので、残る5種類はよりスポーティなテイストとされ、オプションでレーシングシートを装着することも可能となっています。

すべてのデザインは、マクラーレンのイン・ハウス・デザインチームがインテリアにアクセントを付け加えることを目指したもので、外装色との組み合わせを考慮することにより一段とまとまりの良い仕様を作り上げることができます。

### デジタルディスプレイ

スポーツシリーズには、ターン・バイ・ターンの案内が表示されるナビゲーション・システムを備えたTFT液晶ディスプレイを初めてインストルメント・クラスターに装着しました。液晶ディスプレイ・インストルメント・クラスターは3つの部分から構成されています。中央の7インチ・スクリーンは車両の重要な情報（スピード、エンジン回転数、ギア・ポジション）を表示する一方、その両側に備え付けられた3インチのスクリーンにはターン・バイ・ターンの案内表示を行うナビゲーション・システム／コンパス、トラック・データ・ディスプレイ・インフォメーション（選択時）、そのほかの車両情報が映し出されます。

どのビークル・モード—‘ノーマル’‘スポーツ’‘トラック’—を選んだかによって、インストルメント・クラスターに表示される情報の優先順位も変化します。‘スポーツ’モードでは、スピードよりもギア・ポジションの数字がタコメーター中央に大きく優先的に表示され、表示盤も視認性の高い色に変化します。‘トラック’が選択されると、インストルメント・クラスターはレーシングカーのタコメーターをイメージさせるデザインに切り替わり、必要な情報のみを表示するようになります。そして左側の画面にはラップタイム（トラック・データ・ディスプレイ選択時）が、そして右側の画面にはタイヤ空気圧が映し出されます。

### マクラーレン・トラック・テレメトリー

IRISを活用したトラック・テレメトリー・アプリはラップタイムや区間タイムを車両情報とともに記録します。さらにオプションで3つのトラックカメラからの映像も記録できます。

トラック・データ・ディスプレイを使えば、どんなサーキットもしくは計測区間もGPSデータを利用して表示可能になります。コースの区間は自動的

に定義され、地図上の赤色や緑色の表示とともに区間タイムが映し出されます。ベストラップは、ほかのドライバーに乗り換えた場合でも基準として活用することが可能で、1台のクルマを利用してふたりのドライバーが競い合うこともできます。2つのラップはグラフに表示され、たとえばコーナーからの脱出速度を比較することも可能です。車載のメモリーを使って走行セッションを記録できるほか、繰り返し走行する場合に備えて保存もできます。オフラインで映像を鑑賞するために、専用のソケットを用いてUSBメモリーにビデオデータをダウンロードすることも可能です。

## McLAREN 570S TECHNICAL STATISTICS

### PERFORMANCE

0-100km/h	3.2秒
0-200km/h	9.5秒
最高速度	328km/h
パワー・ウェイト・レシオ	434PS/tonne

### ENGINE & POWERTRAIN

エンジン形態	V型8気筒ツインターボ/3,799cc
最高出力	570PS (562bph) @ 7,400 rpm
最大トルク	600 Nm (443 lb ft) @ 5,000-6,500 rpm
トランスミッション	7速デュアルクラッチ式シームレス・シフトギアボックス
CO2排出量	249 g/km
燃料消費	26.6 mpg (EU複合サイクル)

### DIMENSIONS & WEIGHT

乾燥重量	1,313 kg (軽量オプション時)
重量配分	42/ 58
車長	4,530mm
車幅	2,095mm
車高	1,202mm

本プレスリリースは参考翻訳です。原文および画像はマクラーレンのメディアサイト（英語）からご覧いただけます。ダウンロードする際は登録が必要です。

URL : <http://cars.mclaren.press>

マクラーレン・オートモーティブの日本オフィシャルウェブサイトおよび日本オフィシャルフェイスブックは下記のURLからご覧いただけます。

オフィシャルウェブサイト : <http://jp.cars.mclaren.com/>

オフィシャルフェイスブック :

<https://www.facebook.com/mclarenautomotiveJP>

**マクラーレン・オートモーティブについて :**

マクラーレン・オートモーティブは、ラグジュアリーかつハイパフォーマンスなスポーツカーを製造する英国の自動車メーカーで、サリー州ウォーキングのマクラーレン・テクノロジー・センター (MTC) を拠点としています。

マクラーレン・オートモーティブでは2010年の設立後、2011年に画期的な McLaren 12Cの発表を皮切りに、2012年に12C Spider、2013年に限定生産の McLaren P1™を発表しました。毎年新型モデルを導入するという計画を掲げ、2014年にはMcLaren 650S Coupeと650S Spiderを発表し、さらに2015年のマクラーレン・スポーツシリーズ導入を発表しています。マクラーレン・ブランドは拡大を続けており、オンロードカーの生産3年目となる2013年度には業績の黒字化を達成、2014年度もセールスは引き続き好調で世界の主要自動車市場における、独自のグローバル・ディーラー・ネットワークを通じて1,648台のマクラーレンを納車しています。

**マクラーレン・オートモーティブの技術パートナー :**

革新的で高い評価を獲得しているスポーツカー・ラインアップの開発、エンジニアリング、製造においてマクラーレン・オートモーティブは専門的なノウハウと技術を提供する世界トップレベルの企業と提携しています。主なパートナーは、アクゾノーベル、エクソンモービル、PIRELLI、SAPなどです。

**サーキット用に設計しオンロード用に開発 :**

マクラーレンにおけるFormula 1™マシンとロードカーの融合には、経験、知識、原理、プロセスが活用されています。Formula 1™レースでの50年に

わたる歴史の集大成と、画期的なスポーツカーの製造における20年以上の経験を活かして、マクラーレン・オートモーティブでは、技術的に優れた、画期的なハイパフォーマンス・スポーツカーを設計、開発および製造を行っています。オンロードとサーキットを走るマクラーレンのスポーツカーには一切の妥協もなされていません。

マクラーレンは車両製造にいち早くカーボン・ファイバーを採用し、30年にわたる経験を有しています。1981年のMcLaren MP 4/1や、1993年のMcLaren F1といったレーシングカーやロードカーにカーボン・シャシーを導入しており、これまでマクラーレンが製造した車両はすべてカーボン・ファイバー・シャシーが採用されています。

**本件に関するお問い合わせ先**

マクラーレン・オートモーティブ・アジア 日本支社

担当： 有澤 久美子

TEL 03-5572-7007