

Media release

July 27, 2021

McLaren 765LT Spider：マクラーレン史上最もパワフルなコンバーチブル・スーパーカーが、究極のパフォーマンスと新しい一体感を実現

- ・ベールを脱いだ限定生産の 765LT Spider は、現在オーダーを受付中
- ・希少価値の高い限定わずか 765 台をカスタマーオーダーで生産。完売したクーペバージョンと同じ台数で、各車両にナンバリング
- ・「ロングテール」ならではの一体感を別次元に高める新型コンバーチブル LT
- ・一体型の電動カーボン・ファイバー製リトラクタブル・ハード・トップ (RHT) は、わずか 11 秒で開閉し、車速 50km/h (31mph) まで作動が可能で、ドライビング・エクスペリエンスをさらに向上
- ・電動リアウィンドウによって、ルーフを閉じた状態でも、4 本出しの総チタン製エグゾースト・システムが放つ、強烈な「LT サウンド」
- ・765PS、800Nm を誇る 4.0 リッターのツインターボ・マクラーレン V8 によって、0-60mph 加速 2.7 秒、0-100km/h (62mph) 加速 2.8 秒、0-200km/h (124mph) 加速 7.2 秒を達成
- ・ドライバーとの一体感を高めるようトランスミッションのギアレシオを最適化。LT スパイダー史上最速の加速力を実現し、インギア加速時間 (同一ギアでの中間加速) を 720S より 15% 短縮
- ・重量の最小化にさらに注力し、720S Spider より 80kg 軽量の DIN 重量 1,388kg を達成。765 LT クーペからの増加は 49kg のみ
- ・最小乾燥重量で 598PS/t というコンバーチブルクラス最高のパワーウェイトレシオを実現
- ・高性能の軽量素材を隅々まで活用し、ボディ・コンポーネントには先進的カーボン・ファイバー技術を駆使
- ・チタン製エグゾースト・システム (スチール製から 40% 削減) や、Formula 1 グレードのトランスミッション素材、薄くしたガラスが、重量削減に大きく貢献
- ・カーボン・ファイバー製空力パッケージはクーペと同一 (フロント・スプリッター、フロント・フロア、サイドスカート、前後バンパー、リア・ディフューザー)。アクティブ・リア・ウィングのみ、ルーフの開閉位置に合わせてキャリブレーション

- ・発生する空力ダウンフォースは、720S Spider を 25% 上回り、クラストップ
- ・シャシー・ダイナミクスを強化。LT 専用のスプリングおよびダンパーを採用、フロント・トレッドを拡大、フロント・ライドハイトを下げ、リンク型油圧式プロアクティブ・シャシー・コントロール II サスペンションのソフトウェアも専用に開発
- ・10 本スポークのウルトラ・ライトウェイト鍛造アロイホイールと、マクラーレンのテクニカル・パートナーであるピレリが開発した専用 P Zero™ Trofeo R タイヤを標準装備
- ・インテリアはモータースポーツからインスピレーションを得て、カーボン・ファイバー製レーシング・シート、カーボン・ファイバー製センタートンネル、むき出しのカーボン・ファイバー製フロアを備え、アルカンターラ®を全体に使用
- ・重量削減のため、空調とオーディオシステムは標準装備に含まないものの、追加費用なしで搭載可能
- ・MSO クラブスポーツ・パックと MSO LT ブラック・パックのほか、個々のパーツに MSO のオプションを幅広く用意

エクスクルージブでラグジュアリーなハイパフォーマンス・スーパーカーで世界的に知られ、この 10 年間で高い評価を築いてきたマクラーレン・オートモーティブが、またもや画期的モデル、765LT Spider を発表しました。

昨年発表された 765LT (ロングテール) のクーペは、すべて完売。新しい 765LT Spider は、マクラーレン史上最もパワフルなコンバーチブル・スーパーカーとなり、ドライバーとの一体感を史上最高レベルにまで引き上げて、マクラーレン LT のドライビングエクスペリエンスをさらに豊かにしています。すべてのマクラーレン・ロングテールの最大の特長である、最小限の車重やサーキット志向のダイナミクス、最適化されたエアロダイナミクスに加えて、クーペバージョンが誇るクラストップの性能をすべて備えるモデルとして開発されました。また、765LT Spider は LT に必須のエクスクルージブさも持ち合わせ、世界限定 765 台のみがカスタマーオーダーで生産されます。

ダイナミクスとエアロダイナミクスに関してはクーペの DNA を引き継ぎつつ、構造的な妥協は排し、重量の増加はわずか 49kg に抑えました (主にリトラクタブル・ハード・トップとその作動メカニズムによるもの)。765LT Spider の DIN 重量は、わずか 1,388kg で、720S Spider より 80kg 軽く、最も近い競合モデルより約 100kg も軽量です。

一体型のカーボン・ファイバー製電動リトラクタブル・ハード・トップ (RHT) は、わずか 11 秒でオープントップ走行を可能にし、50km/h までは走行中でも作動。4 本出しのチタン製エグゾースト・システムから放たれるドラマチックなサウンドがキャビンを満たし、ドライバーとの一体感が別次元に引き上げられます。

「新 765LT Spider の導入で、LT サブブランドはさらに拡大します。ロングテール・スーパーカーが、刺激的な究極のパフォーマンスと希少性で、お客様をますます惹きつけているのは明らかです。765LT クーペは 765 台がすでに完売しており、新 LT Spider を公表する現時点で、2021 年の生産分が既に埋まっている状況です」

マクラーレン・オートモーティブ CEO、マイク・フルーウィット

新 Spider が誇る比類のないパフォーマンスと卓越したダイナミクスは、765LT クーペで既に実証済みですが、抗いがたい 3 つの魅力によって、さらに強化されています。モノケージ II-S 構造がもたらす安定性と、一体型リトラクタブル・ハード・トップの画期的な設計、そしてマクラーレンのエンジニアが強い決意で追求を続けるマクラーレンの超軽量エンジニアリングです。

スパイダー・バージョンのカーボン・ファイバー製モノケージ II は、モノケージ II-S と名付けられました。クーペ用モノコックと平行して開発され、ウィンドスクリーン・サラウンドを含め、ほとんどの構造部が共通しています。構造的な強度と剛性に優れるため、クーペバージョンに筋交いを追加する必要がなかったことも、重量の最適化に貢献しました。リアにはカーボン・ファイバー製の支持構造をシャーシに接着接合し、これが横転時の保護機能を果たします。

コンバーチブル・ルーフのデザインも、構造上、不可欠な役割を果たしています。リトラクタブル・ハード・トップは、パネル内部にカーボン・ファイバー製フレームがあり、閉じると総カーボン・ファイバー製のセルを形作ります。乗り心地も向上しました。一体型パネルで中央の継ぎ目がないため、頭上スペースも広がりました。また、ルーフパネルの全長が伸びたため、A ピラーの頂点が前方に移動し、広々とした印象が強まったほか、乗り降りがしやすくなりました。

すべての LT 同様に、新 Spider もサーキットで秀でるよう設計されていますが、コンバーチブル・ルーフが劇場のようなドラマを付けくわえたことで、公道走行時にいっそう強い没入感を味わえる、極めて魅力的なモデルとなりました。クーペと同様、高度な空力パッケージを擁し（異なるのは、アクティブ・リア・ウィングのキャリブレーションをルーフの開閉に対応するよう変更したことと、わずかな重量増加に合わせてダンパーを調整したことのみに）、あらゆる側面でクーペに匹敵する並外れた空力パフォーマンスを備え、720S Spider を 25% 上回るクラストップのダウンフォースを発生させます。

パフォーマンスは凄まじく、4.0 リッターのツインターボ V8 エンジンで最高出力 765PS を発生。765LT Spider のパワーウェイトレシオは、最小乾燥重量でコンバーチブルクラス最高の 598PS/t、最大トルクは 800Nm に上ります。ドライバーとの一体感とパフォーマンスをさらに高めるため、トランスミッションのギアレシオが見直され、インギア加速が 720S より 15% 向上。これらの改良を経てコンバーチブル LT モデルの史上最速ラップタイムをたたき出しました。

性能のベンチマークとして広く見なされている 0-100km/h 加速は 2.8 秒（0-60mph は 2.7 秒）で、0-200km/h（124mph）加速は 7.2 秒。静止状態から 10.0 秒で 400m（1/4 マイル）を走破し、最高速は 330km/h（205mph）に達します。

「マクラーレンのロングテールでは、驚異的なパフォーマンスだけでなく、ドライバーが最高レベルの一体感を味わえるよう設計・開発がなされています。765LT のクーペは、ドライバーとマシンの一体感を最大化する点で新たなベンチマークを打ち立てました。これをベースにした *Spider* では、オープンエア・ドライビングがさらなる魅力として加わり、チタン製エグゾーストの刺激的なサウンドをダイレクトに味わえます。電動リアウィンドウもあるので、リトラクタブル・ハード・トップを閉じているときも、この喜びを楽しめます」

マクラーレン・オートモーティブ製品戦略ディレクター、ジェイミー・コストーフイン

マクラーレン史上最もパワフルなコンバーチブルにして、ロングテールの系譜に加わる最高に魅力的な最新モデル、765LT *Spider* は、現在、マクラーレンの正規販売代理店でオーダーを受け付けています。価格は日本価格は税込み 49,500,000 円で、カスタマーオーダーで世界限定 765 台のみ生産され、2021 年生産分はすべて売約済みです。

McLaren 765LT *Spider* の詳細

マクラーレン LT のエクスペリエンスを最大化

ロングテールの名が伝説となったのは四半世紀近く前のことです。レーシングカーの McLaren F1 GTR を極限まで軽量化し、ボディを引き延ばしたバージョンが、ル・マンを制し、1997 年 FIA GT 選手権ですべてのライバルをなぎ倒しました。このマシンを支えた徹底的な軽量化、エアロダイナミクスの拡大、ずば抜けたパフォーマンス、そしてドライバーとの究極の一体感といった理念は、2015 年にマクラーレンが生み出した 675LT でよみがえりました。

新 765LT *Spider* は、先代モデル同様、こうしたロングテールの理念を忠実に守り、ドライバーを中心に据えて、五感とダイナミクスに加えて特に音のエクスペリエンスを重視しています。3 つの特許を取得したリトラクタブル・ハード・トップによって、ドライバーとの一体感はさらにレベルアップしました。

「765LT *Spider* のコンバーチブル・ルーフを下ろすと、ドライバーとの一体感はさらにレベルアップします。クーペも驚異的でしたが、*Spider* のルーフを下ろせば、その個性がはっきりと際立つのです。それはまるで、劇場にいるような、ステージのすぐ目の前でオーケストラを生で聞くような体験なのです」

マクラーレン・オートモーティブ・グローバル・プロダクト・マネージャー、イアン・ハウショール

リトラクタブル・ハード・トップは、1本のカーボン・ファイバー製フレームで構成され、パネルと車内のヘッドライニングとの間に高密度のノイズ低減フォームを挟んでいます。これにより車両上部の質量を減らし、車内に伝わるノイズの音量を抑えることができました。また、これまでルーフパネルを横切っていた中央の継ぎ目も排除されたため、頭上スペースが増えました。

765LT Spider のルーフ開閉メカニズムは、その素早さと静粛性において世界トップクラスを誇ります。その静粛性は、開閉中でもわずか 50dBA で、最も音が大きい固定プロセス中でも 60dBA。それは LT スーパーカー初のコンバーチブルだった 675LT Spider の 2 倍にまでも向上しました。完全な電動式で、わずか 11 秒で開閉し、最高 50km/h で走行中でも作動します。システムの動力となるモーターは 8 個あり、2 個がルーフパネルの格納用、2 個がトノカバーの昇降用、2 個がルーフを開ける際にトノー・バットレス上に展開するダイナミック・フラップの制御用となっています。

ルーフを閉じているときも、リアウィンドウを下げれば 4 チャンネルのエグゾーストノートを堪能できます。リアウィンドウと RHT の固定メカニズムにも、それぞれ専用のモーターがあります。モーターはすべて同時に稼働するよう最適化されており、トノカバーが完全に開く前にルーフが動き出して時間を節約しています。675LT Spider の場合、ルーフの開閉には 17 秒かかり、車速 30km/h まで作動可能でしたが、油圧ポンプで制御していたため、各段階を順次行う必要がありました。

ルーフパネルは 675LT Spider より大幅に長くなり、A ピラーの頂点が 80mm 前方に移動したため、ドアの開口幅が広がり、乗降しやすくなりました。これを可能としているのが、驚異的な強度、剛性、安定性を誇るモノケージ II-S シャシーです。下部構造だけでなく、上部もカーボン・ファイバーで構成されているため、構造材が完全なセーフティーケージの役割を果たし、ウィンドスクリーン・サラウンドの補強が不要でした。これに加えて、タブに筋交いを増やす必要がなかったことも、クーペとスパイダーの重量差を最小限の 49kg に抑える上で役立ちました。

モノケージ II-S がモノケージ II と異なるのはリアだけで、エンジンベイ周囲にカーボン・ファイバー製の上部構造を開発しました。2 個のカーボン・ファイバー製固定支持構造がシャシーに接着接合されており、これが横転時の保護機能を果たします。上部構造をインタークーラーと吸気プレナムの近くに配置したことで、最大限のラゲッジスペースを確保できただけでなく、トノカバーの高さを抑えられ、空力パフォーマンス向上と肩越しの視界の改善につながりました。

マクラーレンにしかできない軽量化

マクラーレンの全モデルは、超軽量エンジニアリングを基本理念に設計されているため、そこからさらに重量を削減するのは至難の業です。765LT Spider の開発で元となった 720S Spider は、車重わずか 1,468kg で、パワーウェイトレシオでどのライバルをも凌いでいました。しかし、常に執拗なまでの重量削減を求めるのがロングテールの精神です。オリジナルの F1 GTR は当時としては考えられない

ほど軽量でしたが、F1 GTR Longtail はそれをさらに 100kg も削減しました。こうした LT の血筋にふさわしく、新 Spider の DIN 重量は 1,388kg で、720S Spider の DIN 重量から 80kg も削ぎ落としました。

クーペでもスパイダーでも軽量化が重要な理由。それは軽量化することで慣性質量を減らすことができるからです。アクセルペダルからブレーキ、ステアリングまで、あらゆるドライバーインプットに対するレスポンスが鋭くなります。ここでキーとなるのが、マクラーレンが誇るカーボン・ファイバーの専門性です。モノケージ・シャシーはもちろんのこと、数多くの専用ボディパネルやコンポーネントにカーボン・ファイバーが使われました。また、チタンといった他の軽量素材も導入しています。加えて、パワートレインやシャシーパーツにも手を加えて最適化し、快適性や利便性のための装備は省略して、超軽量シートを搭載しました。

「私たちは、765LT のクーペと Spider の車重の違いを最小限に抑え込みました。RHT の緻密な開発に加え、補強が不要なシャシーによって、Spider はあらゆる面で真のドライバースカーとなりました。徹底してサーキット志向で、クーペに匹敵するダイナミクスを誇ります」
マクラーレン・オートモーティブ・チーフエンジニア、ジェームズ・ウォーナー

フロント・スプリッター、新フロント・バンパー、下部ドア・ブレード、サイドスカート、ラップアラウンドのリア・バンパー、可動リア・ウィングは、すべてカーボン・ファイバー製で、765LT 専用設計です。ボンネットとフロント・フェンダー、ドアのアウトパネル、リア・フェンダーは、標準仕様では軽量アルミニウムですが、MSO ディファインドのオプションとして、ボディカラーのカーボン・ファイバーを選ぶことも可能です。左右フロント・フェンダーで合計 1.2kg、リア・フェンダーとドアパネルで合計 4.9kg を削減可能です。

一体成形のカーボン・ファイバー製フロント・フロアは、イギリスのシェフィールド近郊にあるマクラーレン・コンポジット・テクノロジー・センター (MCTC) で製造され、とりわけユニークです。極めて軽量かつ高剛性で、進化したアンダーボディの空力パフォーマンスを最適化し、慣性をさらに低減するだけでなく、これによって Spider のフロントエンドをクーペと共通のものにできました。

あらゆるコンポーネントが、重量削減のために見直されました。ウィンドスクリーンとサイドウィンドウは薄くなったため、720S より軽量です。新世代のリチウムイオン・バッテリーによって 3.0kg を削減し、総チタン製エグゾースト・システムは重量わずか 10.9kg です (ステンレススチール製の場合より 40%減)。さらに Formula 1 スペックの 20NiCh ニッケルクロム合金を、ファイナルドライブユニットのピニオンとクラウンギアに採用。一方、サスペンションは軽量スプリングを採用し、「ヘルパー」スプリングでサポートしています。2 個のスプリングを使うほうが大型のデュアルレート・スプリングより軽量なのです。

LT 専用開発されたウルトラ・ライトウェイト鍛造アロイホイールは、22kg もの削減を実現。装着されるのは、765LT 専用開発されたピレリの P Zero™ Trofeo R タイヤで、チタン製ホイールボルトも標準装備です。

これらに加え、720S に対する 80kg 削減のかなりの部分を占めているのがコクピットです。標準で装備するカーボン・ファイバー製シェルレースシートは、720S のスポーツシートより合計 18kg も軽量です。McLaren P1™ で最初に登場したこのシートは、軽量なアルカンターラ® で覆われ、これはステアリングホイールとダッシュボード、ドアにも使われています。

コクピットのセンタートンネルは、厚さわずか 0.8mm のカーボン・ファイバー製で、ドアポケットはネットに交換されました。カーボン・ファイバーは、ウィンドウのスイッチ周囲や、ステアリングの留め具、アクティブ・ダイナミクス・パネル周囲など、極小のパーツにも使われています。重量削減のため省略された装備には、フロアカーペット (2.4kg)、空調システム (10kg)、オーディオシステム (1.5kg) があります。空調とオーディオは追加費用なしで搭載可能です。

こうした標準装備の重量削減によって 720S から 80kg の軽量化に成功しましたが、さらに突きつめたいオーナーのために、わずか 1,278kg という最低乾燥重量を可能とするオプションが用意されています。その 1 つがスーパー・ライトウェイト・カーボン・ファイバー・レースシートです。McLaren Senna のために開発されたシートで、標準仕様より重量が 3 分の 1 軽量で、革新的なダブルスキン技術によって、シートシェル 1 個の重さはわずか 3.35kg に抑えられています[*日本ではオファーできません]。

パワーとパフォーマンス、そして究極の一体感

ドライバーとマシンの直感的なリンケージこそ、全マクラーレンモデルにとっての醍醐味ですが、それを新たな高みへと引き上げるのが LT モデルです。765LT では、Spider もクーペも、ドライビング・エクスペリエンスのあらゆる要素が強化されています。両モデルは、まったく同等の理屈抜きの一体感を実現するという明確な戦略の元、平行して開発されました。

「私たちは 765LT Spider を、クーペとまったく同じ興奮と喜びを味わえる、妥協のないマシンとすべく開発に着手しました。リンケージ、親密さ、そして一体感のすべて備えつつ、あの圧倒的な LT サウンドを実現できたことが非常に大きなプラスとなりました」

マクラーレン・オートモーティブ・チーフエンジニア、ジェームズ・ウォーナー

765LT Spider は、クーペと同じツインターボ M840T 型エンジンを搭載。4.0 リッター V8 で、フラットプレーン・クランクシャフト、ドライサンプ潤滑方式。ターボチャージャーは慣性が極小のツインスクロール式で、ウェイストゲートは電子制御です。また、エンジンには LT 専用の鍛造アルミニウム

製ピストンと、McLaren Senna の3層ヘッドガスケット、カーボンコーティングを施した高効率のバルブリフターを使っています。

最高出力は 765PS (755bhp) /7,500rpm、最大トルクは 800Nm (590lb ft) /5,500rpm で、これを制御するエンジン・マネジメント・システムは、専用のキャリブレーションです。さらに別のベンチマークとなっているのが加速値で、0-100km/h (0-62mph) 加速は 2.8 秒 (0-60mph は 2.7 秒)、0-200km/h (0-124mph) 加速は 7.2 秒。クーペと匹敵するこの並外れたパフォーマンスをいっそう引き出しやすくしているのが、最適化されたギアレシオです。これによって 720S より加速時間が 15% も短縮され、すべてのギアで実質的に瞬時のスロットルレスポンスを得ることができます。

定評のあるマクラーレンの電動油圧式ステアリング・システムは、よりクイックなステアリング・ラック・レシオと、剛性を高めたトーションバーによって、ステアリング・フィードバックが強化されています。720S で導入されたリンク式ハイドロリック・サスペンションのプロアクティブ・コントロール II は、ソフトウェアが 765LT 専用にアップデートされています。改良アルゴリズムは、McLaren Senna と Speedtail の開発プログラムから生まれたものです。また新軽量デュアル・スプリングといった、ハードウェアの変更も見逃せません。フロントは、720S よりライドハイトを 5mm 下げ、トレッドを 6mm 広げました。こうした様々な改良によって、正確性や制御性、安定性、ロール剛性が最適化され、いっそうサーキット志向のドライビング・エクスペリエンスを実現しています。

765LT クーペのために開発された空力パッケージは、Spider でもほとんど変わっておらず、クーペ同様、720S に対してダウンフォースが 25% 増加しています。エアロダイナミクスの重要な変更点としては、引き伸ばされたロングテールに装着するアクティブ・リア・ウィングのキャリブレーションがあります。これは、ルーフを下ろして走行する際にウィングの角度に異なるセッティングが必要だったからですが、それだけでなく、Spider はリアの形状がクーペと異なるからでもあります。

車内の「エアロ」ボタンを押すと、「ドライバー・ダウンフォース」が起動し、速度に応じてウィングの角度が調整されます。ルーフを下ろした際には角度が強まり、気流の乱れで失われるリアのダウンフォースを回復します。Spider のドライバーにとって、これはすべて舞台裏の出来事であり、もたらされる効果はシームレスです。

765LT Spider の強大なポテンシャルをより活用するため、ドライバーはトランスミッションとサスペンションの特性を調整できます。マクラーレンのトレードマークとなっているアクティブ・ダイナミクス・パネルで、コンフォート、スポーツ、トラックの各モードを選択するだけです。また、765LT には、ドライバーによるトランスミッションの制御を強めるため、「リミット・ダウンシフト」と呼ばれる新機能があります。従来は、変速でエンジンがオーバーレブする場合、7速シーケンシャル・シフト・ギアボックスによってギアチェンジが拒否されました。しかし新 LT では、トランスミッション・ソフトウェアが変速の要求を受け入れ、エンジン回転と車速が許す限り素早くギアチェンジを行

います。このプロセスは、瞬間的にエンジンがレブリミットを「飛び越える」ため、ドラマチックなサウンドを生み出します。

765LT の専用ブレーキ、ホイール、タイヤも、ドライバーとの一体感や動的フィードバックを強化するキーとなっています。そのブレーキ性能はまさに衝撃的です。最新世代のカーボン・セラミック・ディスクと McLaren Senna のキャリパーによって、正確なペダルフィールと驚くべき制動力を実現しました。765LT Spider は、Formula 1 をヒントにクーペでデビューした冷却機能付きキャリパーを装備しており、サーキット走行中にブレーキパッドの温度を最大 50°C も下げて、常に一定のフィールとパフォーマンスを発揮します。

より本格的なサーキット走行を望むドライバーのために、ブレーキのアップグレードもご用意しています。McLaren Senna のカーボン・セラミック・ディスクは、通常のカーボン・セラミック・ディスクより強度で 60%、また熱伝導率においても 4 倍ほど高くなっています。

765LT Spider は、10 本スポークのウルトラ・ライトウェイト鍛造アロイホイールに、マクラーレンがテクニカル・タイヤ・パートナーのピレリと開発した専用タイヤを装着。ピレリの Trofeo R タイヤは、765LT の進化したシャーシ・ダイナミクスに合わせて最適化され、コーナリング速度を引き上げ、公道でもサーキットでも、ドライバーに最大のフィードバックをもたらします。

ドライバーの耳に心地よく響くサウンド

ユニークな LT サウンドは、ドライバーとの一体感において、単にキャビン音を満たすだけでなく、それ以上の複雑な役割を果たしています。エンジン・マウントの剛性を強化したことで、動的性能の向上だけでなく、キャビンに伝達・拡散されるエンジンの低周波音が増大しました。回転数のわずかな変化がすべて増幅されるため、ドライバーはエンジンフィールを如実に体感できます。

リアのエクステリアだけでなく、サウンドにおいてもキーとなるのが、チタン製エグゾーストです。中央に配された 4 本出しの丸形テールパイプは、その形状、サイズ、角度、位置が精密に計算されています。パイプの直径で排気のボリュームを増やし、各パイプの位置関係によって必要なハーモニーを正確に生み出します。こうして、回転の高まりと共に増大する高周波音が誕生しました。このサウンドは、ドライビング・エクスペリエンスの重要な役割の一つであり、デザインや熱管理に先行して、初期のミュールカー・テストにおいて最初に確立され、LT の「トレードマーク」のひとつとなりました。

サウンドには、765LT が販売されるマーケットに応じて異なる個性を与えることも可能です。ヨーロッパ市場では、パイプに 2 個のチタン製バルブが装着され、低回転域ではエグゾーストノートを抑え、高回転域ではより魅力的な音を響かせます。

最高レベルのパフォーマンスを実現するデザイン

1997年にオリジナルのロングテールが誕生したとき、その名の由来となった、引き伸ばされたシルエットには、明確な目的がありました。それ以来、マクラーレンがデザインするあらゆるものは、「すべてのものに理由がある」、「機能が形を決める」という哲学に則っています。765LT Spiderはその完璧な例であり、極めて複雑に彫り込まれたフォルムは、ディテールに至るまで、すべてがパフォーマンスを引き上げる、という目的に貢献しています。

「マクラーレンLTを定義づけるのはその反骨精神であり、特徴的で鮮烈な外観も魅力を支える重要な部分です。ロングテールの動的特性を実現するには、物理的な変更が必要です。引き伸ばされたシルエットは空力パフォーマンスを強化し、磨き抜かれた肉体美は、とりわけサーキットでダウンフォースと冷却の向上をもたらします。これらを目にすれば、765LT Spiderが純粋なドライビング・スリルを約束どおりに実現するマシンだとすぐに分かるでしょう」

マクラーレン・オートモーティブ・デザインディレクター、ロブ・メルヴィル

磨き抜かれた765LT Spiderのボディワークには、サーキット志向の技術的なディテールが隠されています。ビジュアル・カーボン・ファイバーもしくはダーク・パラジウムコンポーネントは、気流がマシンを出入りする箇所を示しています。720Sよりエッジの鋭いこうしたルックスは、厳しいパフォーマンス目標を達成するためにエアの流れがいかに厳密にコントロールされているかを物語っています。

765LT Spiderのノーズは720Sより48mm長く、アクティブ・リア・ウィングは9mm延長されて、全長が57mm伸びています。フロントのライドハイトが720Sより5mm低いため、フロント・スプリッターは地面に近づいており、フロント・バンパーと共に前方に移動。リアのライドハイトは変わらないため、車体の前傾姿勢が強まり、ダウンフォースが増加しました。

765LTは720Sより全長は伸びましたが、ボディワーク全体の物理的ボリュームは減っており、これによってエンジンベイからの熱の排出が向上し、ホイールアーチ内の気圧が下がっています。リアでは、バンパーがエンジニアリング上のハードポイントの近くまで押し込まれ、リアタイヤが露出しています。その上にはアクティブ・リア・ウィングがかぶさり、中央に向かって緩やかに盛り上がっています。アクティブ・リア・ウィングは、見た目だけでなく効果も圧倒的です。720Sより前後に長く、60mm高く、表面積は20%増加。位置が上がったことで、展開していない低速走行中でさえ発生ダウンフォースが増えました。しかし、ドラッグには最小限の影響しかないため、765LTのダウンフォース・ドラッグ比（空力効率）も、720Sから20%向上しています。

765LTのパフォーマンスに果たすリア・ウィングの重要性においては、強調しすぎることはありません。ダウンフォースや前後バランス、安定性のマネージメントのほか、ブレーキングや加速において

も、ウィングがマシンの動的フローの要なのです。Spider も、クーペが苦勞の末に獲得した効果をひとつ残らず引き継いでいます。リアは、バットレス部分がやや「ノッチバック」に近いシルエットとなりましたが、リア・ウィングの角度の再キャリブレーションによって、クーペと同様にバランスの取れた空力パフォーマンスを実現できました。そのため、ほかに必要なのは、減衰セットアップの控えめな調整だけでした。また、空力パフォーマンスによって、フロントのライドハイトをフロントのスプリングだけで維持する場合より柔らかいスプリングに変更できました。その結果、フロントアクスルの追従性が向上しました。

エンジンベイから高温のエアを抜き出してパワートレインの冷却を助け、ダウンフォースを増強するため、ウィング中央には切欠きがあります。これには、視認性の向上と共に、サーキットを長時間走行したあとで停車した際に、エグゾーストの熱からカーボン・ファイバーを守る働きもあります。また、ウィングは高速でのブレーキング時にエアブレーキとして働きます。ほとんど垂直に立ち上がるので、このとき初めて真のサイズが実感できるでしょう。これによってリアのダウンフォースは 60% 増加します。

非常に複雑な形状をした完全な専用設計のフロント・スプリッターも、765LT のパフォーマンスに大変重要な役割を果たしています。気流を分割し、働きかけて、車体の上下左右へ流し、ヘッドライトの奥に配置された低温ラジエーター（LTR）を冷却するのです。スプリッター外縁部にある特徴的な垂直のブレードは、フロントタイヤを回り込むようにエアを流します。この気流は、その上にある LTR の排気口からの気流と連携して、後流を落ち着かせます。また垂直ブレードの内側とフロント・バンパーの間には、上方に曲がったエアロブレードがあります。これは、レーシングカーの 720S GT3 やサーキット専用の McLaren Senna GTR に見られたダイブプレーンと同様の働きをし、パーツの上へエアを導き、ダウンフォースを増やします。

Spider のドアはクーペのドアとは異なります。上部のカーボン・ファイバー製フレームがなく、物理的に小さく軽いため、ヒンジは 1 個のみです（クーペはヒンジを 2 個使用）。Spider のドアを開けると、それぞれ 120mm、クーペより大きく広がります。2 モデルでサイズが異なるのはここだけです。

ドアには、伝説の McLaren PI™ で使われ、720S でさらに開発が進んで大きな効果を上げたダブルスキン技術が活用されています。ドア・ブレードはモディファイされ、サイドスカートから伸びる垂直ブレードが増えました。このブレードは、フロントのホイールアーチから出る乱気流をコントロールして、リアのホイールアーチ前にある拡大されたインテークに流れ込むよう補助します。このインテークは、高温ラジエーター（HTR）の下部にエアを送り、冷却システムの効率性を高めています。

765LT Spider のコクピットに乗り込むと、ダッシュボードにデボス加工された 765LT のロゴと、シリアルナンバーが刻まれた記念プレートがすぐ目に入り、エクスクルーシブな空間に足を踏み入れたことを実感されるでしょう。LT の名にふさわしく、コクピットは徹底的にドライバーメインの設計で

す。多彩な軽量パーツやレースから生まれたコンポーネントが、広々とした空間、優れた人間工学、洗練された素材と組み合わせられ、真にユニークなスーパーカー・エクスペリエンスを作り出しています。

クーペと Spider のインテリアの違いについて、Spider のキャビンにはカーボン・ファイバー製のアップトリムが増え、インテリアからエクステリアへと続く「流れ」し、クーペのエンジン・ウィンドウ部には、Spider の格納式ルーフメカニズムがあります。フロントにある 150 リッターのトランクに加えて、リアのトノカバー下にもラゲッジスペースがあります。

非常に良好な視界は、カーボン・ファイバー製モノケージ II-S がもたらすスリムな A ピラーが貢献しています。一方、クーペより大きく薄いルーフパネルが、車内のゆったりとした印象をさらに強調してくれます。ルーフの素材を濃度調整が可能なエレクトロクロミック・ガラスに指定すると、この感覚がさらに強まります。

カーボン・ファイバー製セルのレースシートは、最初に McLaren P1™ で採用されて以来、全 LT モデルで使われてきました。軽量のアルカンターラ®で覆われ、ずば抜けたドライビング・ポジションと絶妙のサポートを提供します。McLaren Senna と同じダブルスキンのカーボン・ファイバー製スーパー・ライトウェイト・レースシートも、オプションで指定することが可能です[*日本ではオファーできません]。

マクラーレン・トラック・テレメトリー (MTT) を初めとする重要な通信機能は、8 インチの高解像度セントラル・インフォテインメント・スクリーンに表示されます。これと共に、ドライバーの正面に位置する革新的なホールディング・ドライバー・ディスプレイが統合された情報プラットフォームとして働きます。アクティブ・ダイナミクス・パネルといった主要機能は、ドライバーの視界内に配置されています。

軽量化の徹底的な追求よりも快適性を重視するお客様のために、様々な選択肢が用意されています。標準仕様にはオーディオシステムを含みません (1.5kg 削減) が、オプションとして、軽量のマクラーレン 4 スピーカー・システムを追加費用なしで装備可能です。ハンズフリー用 Bluetooth、iPod/iPhone 接続、音声認識も同様で、Bowers & Wilkins がマクラーレンのために特別に開発したワールドクラスのオーディオシステムも用意されています。

標準仕様の軽量のドアネットやカーボン・ファイバー製センタートンネルの代わりに、オプションのドアポケットや、施錠可能なストレージ付きセンタートンネルも選択可能。ドライバー操作式のウィークルリフト・システムは、スピードバンプの乗り越えや駐車場の傾斜路など、必要が生じたときにノーズを持ち上げられる機能で、これも追加費用なしのオプションとなります。また追加費用なし

で、高解像度のリアビューカメラか、「バードアイ」ビューを備えた 360° 4 カメラ式駐車アシスト・システムも選べます。

パーソナライゼーションのためのオプションも、ユニークなエクステリアカラーから、様々なインテリア素材まで、豊富に取りそろえています。シャープに磨き抜かれた 765LT Spider のダイナミックな個性を引き立てるため、インテリアカラーのテーマ「By McLaren」が 8 種類デザインされました。最初のテーマでは、アルカンターラ®のインテリア全体に微妙な色合いが加わり、ステッチの色がカーボン・ブラックからマクラーレン・オレンジに置き換わっています。他の 3 種類のテーマではこれをさらに押しすすめ、カーボン・ブラックのアルカンターラ®をベースに、カラフルなアルカンターラ®とそれに合わせた色のステッチをシートやドアなど特定の箇所にあしらっています。ダブ・グレー・アルカンターラ®にはサイタス・グレーのステッチ、バート・オレンジ・アルカンターラ®にはカーマインのステッチ、ミッドナイト・ブルー・アルカンターラ®にはキングフィッシャー・ブルーのステッチです。これらのテーマでは、レーザーカットによるグラフィックがシートに施されます。それぞれマクラーレン・オレンジ、サイタス・グレー、カーマイン、アズーラ・ブルーが補助色として浮き上がり、キャビンを彩るステッチの色と調和します。

「By McLaren」の残りの 4 テーマは、アルカンターラ®に代えて、カーボン・ブラックのラグジュアリーなソフトグレイン・レザーを使い、アクセントとして、マクラーレン・オレンジ、サイタス・グレー、カーマイン、キングフィッシャー・ブルーのステッチが施されます。「By McLaren」のインテリアはすべて、アルカンターラ®で覆われたステアリングホイールの 12 時の位置に、追加費用なしでストライプを入れられます。色はマクラーレン・オレンジ、バート・オレンジ、ブルー、ダブ・グレーがあります。

フォールディング・ドライバー・ディスプレイとセントラル・インフォテインメント・スクリーンの周囲は、ウィンドウのスイッチ周囲や、ステアリングの留め具、アクティブ・ダイナミクス・パネル周囲に合わせて、カーボン・ファイバーを選択できます。MSO ディファインドには、ほかにもカーボン・ファイバー製パーツが用意されており、例えばエア・ベントや拡張シル・トリムを、765LT のロゴが施されたサテン仕上げビジュアル・カーボン・ファイバーに変更可能です。

さらなる希望を叶えるマクラーレン・スペシャル・オペレーションズ

さらに高いレベルの個性を求めるお客様には、マクラーレン・スペシャル・オペレーションズ (MSO) による、ほぼ無限の選択が可能なパーソナライゼーションをお勧めします。MSO はマクラーレンの「夢のファクトリー」であり、ほぼあらゆるビジョンを現実のマシンとして仕上げます。

「私たちのミッションは、既にエクスクルーシブなマシンをさらにユニークなものに変貌させることです。マクラーレン・スペシャル・オペレーションズでは、お客様を創造プロセスの第一に、パーソ

ナライゼーションのあらゆる選択肢を網羅しています。MSO ディファインドの豊富なメニューから、個々のコンポーネントやパフォーマンス強化パーツ、様々なフィニッシング方法を選択することができます。またビスポークのオプションやプロジェクトによって、唯一無二のマシンを生み出すことも可能です。765LT クーペの場合、85%以上のオーナーがMSOを利用されました。Spiderの購入者からはさらに高い関心が寄せられるでしょう」

マクラーレン・スペシャル・オペレーションズ、マネージング・ディレクター、アンサー・アリ

765LT Spiderには、MSO ディファインドのパックが2種類用意されています。クラブスポーツ・パックと、LT ブラック・パックです。クラブスポーツ・パックは、一連の軽量オプションとパフォーマンス・アップグレードによって総重量を削減し、サーキット・パフォーマンスを引き上げます。中には、カメラ3台を含むマクラーレン・トラック・テレメトリーや、スーパー・ライトウェイト・カーボン・ファイバー・レーシング・シートのほか、McLaren Sennaのカーボン・セラミック・ブレーキディスクと専用ブレーキパッドを含むサーキット用ブレーキ・アップグレードなどがあります。一方、MSO LT ブラック・パックの特徴は、いっそう「ステルス」なルックスです。トノー、フロント・スプリッター、リア・バンパー、ディフューザー、エアインテーク、ドアミラー・ケースといった外部テクニカル・コンポーネントがすべてグロス・ブラックです。

さらにMSOでは、アルミニウム製ボンネットをカーボン・ファイバー製に交換することができ、ボディカラーもしくはグロス仕上げビジュアル・カーボン・ファイバーから選べます。ほかにも個々のパーツに関するアップグレードのメニューは幅広く、グロス仕上げビジュアル・カーボン・ファイバーのトノカバーから、サテン仕上げカーボン・ファイバーのステアリングホイール、軽量のフロント・バッジ、グロス仕上げカーボン・ファイバーのイグニッション・キーまで揃っています。

マクラーレンの車両保証

新765LT Spiderの定期点検の間隔は、1年もしくは15,000km (12,400 マイル) となっています。マクラーレンの車両保証は、走行距離の制限なしで購入後3年間有効です。塗装の保証は3年間、ボディの錆び穴保証は10年間となります。新LT Spiderは、マクラーレン延長保証の対象でもあり、これは最初の購入から12カ月もしくは24カ月単位で製造10年目まで利用できるため、最高12年間の保証となります。

エンジン仕様 M840T エンジン、4.0 リッター、ツインターボ V8、3994cc

ドライブトレイン・レイアウト 縦置きミッドシップ、後輪駆動

最高出力 (bhp/kW) @ rpm 765PS (755/563) @ 7,500rpm

最大トルク (lb ft) @ rpm 800Nm (590) @ 5,500rpm

トランスミッション 7速SSG、モード：コンフォート、スポーツ、トラック

ステアリング 電動油圧式、パワーアシスト付き

シャシー カーボン・ファイバー製モノコック II-S モノコック、フロントおよびリアにアルミニウム製クラッシュ・ストラクチャー

サスペンション 独立式アダプティブ・ダンパー、アルミニウム製ダブル・ウィッシュボーン、プロアクティブ・シャシー・コントロール II (PCC II)、モード：コンフォート、スポーツ、トラック

ブレーキ カーボン・セラミック製ディスク (フロント：390mm、リア：380mm)、鍛造アルミニウム製ブレーキ・キャリパー (フロント：モノブロック 6 ピストン、リア：4 ピストン)

ホイール (インチ) フロント：9J x 19、リア：11J x 20

タイヤ ピレリ P-ZERO™ Trofeo R

フロント：245/35/R19 93Y (XL)、リア：305/30/R20 103Y (XL)

全長 (インチ) 4,600mm (181)

ホイールベース (インチ) 2,670mm (105)

車高 (インチ) 1,193mm (47)

ミラーを開いた状態での全幅 (インチ) 2,161mm (85)

ミラーを畳んだ状態での全幅 (インチ) 2,059mm (81)

ミラーを含まない全幅 (インチ) 1,930mm (76)

トレッド (接地面の中心間の距離) (インチ) フロント：1,659mm (65.2)、リア：1,617mm (64)

最軽量乾燥重量 (ポンド) 1,278kg (2818)

DIN 車両重量 [フルード類+90%の燃料] (ポンド) 1,388kg (3060)

ランプアングル (ビークルリフト使用時) 6.93° (8.88°)

荷室容量 フロント：150L、トノー下：58L

性能データ

0-97km/h (0-60mph) 2.7 秒

0-100km/h (0-62mph) 2.8 秒

0-200km/h (0-124mph) 7.2 秒

0-300km/h (0-186mph) 19.3 秒

0-400m (0-¼ mile) 10.0 秒

最高速度 (mph) 330km/h (205)

200-0km/h (124mph-0) 制動距離 (フィート) 108m (354)

100-0km/h (62mph-0) 制動距離 (フィート) 29.5m (96.8)

効率性

WLTP EU (複合) での CO2 排出量 280g/km

WTLP EU での燃料消費量 (UK mpg)

複合 12.3L/100km (23)

低速 22.1L/100km (12.8)
 中速 11.5L/100km (24.6)
 高速 10.2L/100km (27.7)
 超高速 10.9L/100km (25.9)
 燃料消費量 (US mpg)
 市街地 14mpg
 高速道路 18mpg
 複合 16mpg

保証

車両 (期間/走行距離) 3年/無制限
 ロードサービス (期間) 3年
 ボディ (防錆) (期間/走行距離) 10年/無制限

本リリースに関する高解像度画像は、以下マクラーレン・オートモーティブメディアサイトよりダウンロードいただけます。

cars.mclaren.press

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、ラグジュアリーで高性能なスーパーカーを開発している企業です。車両はすべて、イギリスのサリー州ウォーキングにあるマクラーレンプロダクションセンター (MPC) において、手作業で組み立てられています。2010年に設立されたマクラーレン・オートモーティブは、マクラーレン・グループの主要機関です。GT、スーパーカー、モータースポーツ、アルティメットモデルの同社製品ポートフォリオは、世界40の市場で85を超える販売拠点を通じて販売されています。

マクラーレンは、常に限界を押し広げ続けるパイオニアです。1981年には、軽量で強力なカーボンファイバー製シャシーをマクラーレンMP4/1でF1に導入。その後1993年に、マクラーレンF1ロードカーを設計・製造以来、カーボンファイバーシャシーを用いない車両は販売していません。アルティメットシリーズの一環として、マクラーレンは世界で初めて、ハイブリッドスーパーカー (マクラーレンP1™) を誕生させ、2018年には次のアルティメットカーがスピードテールとなることを発表しました。2019年、マクラーレンは600LTスパイダー、新型GT、サーキット専用のマクラーレンセナGTRを発表。その後、620Rとマクラーレンエルバ、翌年には765LTを発表しています。最近では、新型高性能ハイブリッドスーパーカーのマクラーレンアルトゥーラを発表。アルトゥーラは、マクラーレン・カーボン・ライトウェイト・アーキテクチャー (MCLA) を享受する最初の車両です。

MCLA は、世界初の手法を用いて、英国シェフィールド地域のマクラーレン・コンポジット・テクノロジー・センターで設計、開発、製造され、ブランドの輝く未来を牽引することになります。

また、マクラーレン・オートモーティブは、それぞれの分野での境界も押し広げ、世界のリーディングカンパニーと協力しています。そうした企業にはアクゾノーベル、アシャースト、デル・テクノロジーズ、ガルフ、ピレリ、リシャール・ミル、プラン・インターナショナル、トゥミなどが含まれます。

マクラーレン・グループについて：

マクラーレン・グループは、ラグジュアリーなオートモーティブとテクノロジーにおける世界的リーダーであり、マクラーレン・オートモーティブ、マクラーレン・レーシングおよびマクラーレン・アプライドという3つのビジネスで構成されています。

オフィシャル ウェブサイト : <https://cars.mclaren.com/jp-ja>

オフィシャル フェイスブック : <https://www.facebook.com/mclarenautomotivejpn/>

オフィシャル インスタグラム : <https://www.instagram.com/mclarenautojapan/>

マクラーレン・オートモーティブ アジア 日本支社 オフィシャル ユーチューブ :
[こちらをクリックください](#)

マクラーレン・オートモーティブ広報事務局

担当：小川 / 山内（コスモ・コミュニケーションズ / コミュニオン）

Phone: 03-5468-5278 / Email: jp.press@mclaren.com

根岸 美穂子（マクラーレン・オートモーティブ）

Phone: 03-6675-4313 / Email: mihoko.negishi@mclaren.com