



McLaren Artura

■ **走行を終えて**
田中哲也(以下、哲也) マクラーレンはこれまでにもスーパーシリーズの720Sや、それをさらにサーキット向けに仕上げた765LTに鈴鹿で乗ったことがあって、どっちもまるでレーシングカーのような感じだった。それと比べると、このアルトゥーラの第一印象は、そこまでのシビアさはなかったな。

■ **パワーレインジューブ**
哲也 そうやね。マクラーレンの市販ロードカー初のプラグインハイブリッドで、3ℓV6ツインターボにモーターがついていることもあるけど、低回転域からトルクがあって乗りやすい。これがシビアさを少なくしている。

■ **コーナーングレインジューブ**
哲也 750Sや720Sと比べると、バッテリーやモーターの分だけ重くなってるけど、それでも標準的なスポーツカーと比べたら、全然動きが軽い。さっきも言ったけど、いかにもマクラーレンらしい低重心な感じでロールも少ない。逆に750Sとか720Sはヒッキーに感じる人が多いと思う。レーシングカーみたいやもんね。

■ **走行を終えて**
田中哲也(以下、哲也) マクラーレンはこれまでにもスーパーシリーズの720Sや、それをさらにサーキット向けに仕上げた765LTに鈴鹿で乗ったことがあって、どっちもまるでレーシングカーのような感じだった。それと比べると、このアルトゥーラの第一印象は、そこまでのシビアさはなかったな。

■ **パワーレインジューブ**
哲也 そうやね。マクラーレンの市販ロードカー初のプラグインハイブリッドで、3ℓV6ツインターボにモーターがついていることもあるけど、低回転域からトルクがあって乗りやすい。これがシビアさを少なくしている。

■ **コーナーングレインジューブ**
哲也 750Sや720Sと比べると、バッテリーやモーターの分だけ重くなってるけど、それでも標準的なスポーツカーと比べたら、全然動きが軽い。さっきも言ったけど、いかにもマクラーレンらしい低重心な感じでロールも少ない。逆に750Sとか720Sはヒッキーに感じる人が多いと思う。レーシングカーみたいやもんね。

■ **走行を終えて**
田中哲也(以下、哲也) マクラーレンはこれまでにもスーパーシリーズの720Sや、それをさらにサーキット向けに仕上げた765LTに鈴鹿で乗ったことがあって、どっちもまるでレーシングカーのような感じだった。それと比べると、このアルトゥーラの第一印象は、そこまでのシビアさはなかったな。

■ **パワーレインジューブ**
哲也 そうやね。マクラーレンの市販ロードカー初のプラグインハイブリッドで、3ℓV6ツインターボにモーターがついていることもあるけど、低回転域からトルクがあって乗りやすい。これがシビアさを少なくしている。

■ **コーナーングレインジューブ**
哲也 750Sや720Sと比べると、バッテリーやモーターの分だけ重くなってるけど、それでも標準的なスポーツカーと比べたら、全然動きが軽い。さっきも言ったけど、いかにもマクラーレンらしい低重心な感じでロールも少ない。逆に750Sとか720Sはヒッキーに感じる人が多いと思う。レーシングカーみたいやもんね。

田中哲也 × 荒 聖治 年のインプレッション



田中哲也と荒聖治、いずれも当代一流のレーシングドライバーである。そんな2人だからこそ語れる本音のスポーツカーの性能。テストの場所は鈴鹿サーキット。ここを走らせて素性を見破る。今回はマクラーレンのPHVスーパースポーツ、アルトゥーラだ。

Critical Judgement Vol. 39

TESTER●田中哲也(TANAKA Tetsuya) / 荒 聖治(ARA Seiji)
TEXT●吉岡卓朗(YOSHIOKA Takuro)
PHOTO●田村 弥(TAMURA Wataru)

溢れる マクラーレン らしさ

ARA Seiji 荒 聖治

2004年ル・マン24時間レースでアウディ R8を駆って総合優勝。2026年シーズンはBMW M4 GT3でGTワールドチャレンジ・アジアと鈴鹿1000km参戦を予定している。

TANAKA Tetsuya 田中哲也

本誌おなじみのサーキットご意見番。2026年シーズンもDステーションレーシングでスーパー GTのスーパーバイザーとスーパー耐久クラス1ドライバーを務める。





McLaren Artura

SPECIFICATIONS マクラーレン・アルトゥーラ

■ボディサイズ:全長4539×全幅1976×全高1193mm ホールベース:2640mm ■車両重量:1498kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ 排気量:2993cc モーター最高出力:95PS モーター最大トルク:225Nm システム最高出力:515kW(700PS)/7500rpm システム最大トルク:720Nm(73.4kgm)/2250rpm ■トランスミッション:8速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(リム幅):⑤235/35R19 ⑥295/35R20 ■パフォーマンス 最高速度:330km/h 0→100km/h加速:3.0秒 ■車両本体価格:3310万円



メーターナセル上部左右に備わるピナクルでパワートレインとシャシーのセッティングができる。ピナクル中央のスイッチは右が変速モード、左がESCのオン/オフ/スポーツ。



高出力車はリヤのスタビリティがある程度高くないと不安ですからね。



レキに連動して作動するアクティブ・リヤウイングとかは付いていないから、ダウンフォースはちょっと少ないけど、まっちゃんコーナーもしっかり踏んでいけた。まっちゃんも高速度コーナーだから、ダウンフォースが少ないと難しい。高速コーナーの安定感は車両全体のエアロダイナミクスから来ているんじゃないかな。荒 高速コーナーも低速コーナーもステアリングバランスが変化していくと怖いんですけど、高速でも低速でも雲囲気が変わらないので走りやすいです。だから速度さえ適切に合わせればすごく走りやすいです。それも安心材料ですね。

■まとめ
哲也 アルトゥーラはプラグインハイブリッド車だから、サーキット走行には向いていないと思っている人もいるかもしれないけど、今回鈴鹿でテストしてみて、サーキットで走って十分楽しいことがわかった。荒 ハイブリッドといっても、やっぱりマクラーレンはマクラーレンってことですね。楽しかったです。哲也 これで練習して750Sや765LTに乗り換えてもいいんじゃないかな。繰り返すけどブレーキもしっかりしているし、コーナーでも安定感があった。荒 これまでに以上に乗りやすいので幅広い層に楽しんでもらえると思います。哲也 サーキット走行は大概朝早いけど、プラグインハイブリッドだから静かに出発できるしね(笑)。

定しているから、最初から安心して走れました。
哲也 ステアリングをわずかに切り込んだ時にクルマが反応するようなシビアさは少ないね。
荒 低速でも高速でも乗りやすかった。安定感があるから信頼感も高い印象です。
哲也 エンジンと同じでハンドリングもピーキーじゃないのがいい。あんまり神経質にならずに走れるから走りやすい。
荒 こういうスーパースポーツが増えてますが、最高出力が700PSみたいな高出力車は、リヤのスタビリティがある程度高くないと不安です。

■ブレーキについて

哲也 ブレーキは相変わらずタッチがいい。マクラーレンは全体的にブレーキペダルがしっかりしているから。初めて踏んだ時は重く感じるかもしれないけど、サーキットで走るなら、あれくらい重い方が繊細な操作がしやすいからね。結果的に扱いやすい。
荒 あとマクラーレンは軽さもありませんが、重量バランスの良さも制動距離を短くしてくれています。だから走る、曲がる、止まるが気持ちよくできるんですよ。

■コクピットについて

哲也 今回のテスト車についているスポーツシートは標準装備かな？ フルバケットタイプだけど競技用みたいなガチガチじゃなくて、意外と快適性もある。
荒 マクラーレンらしいコクピットは、メーターナセルに付いているピナクルで行いますが、ステアリングからはほとんど手を離さずに操作できる。以前よりもかなりわかりやすくなりましたよ。
哲也 せやね、前はスイッチを実際に見ないと調整しにくかったからね。アルトゥーラは視線を外さなくても操作しやすくなった。だからいきなりサーキット走行でも集中できた。荒 これならアマチュアでも走りながら操作できそうですよ。走りながら

ステアリングをわずかに切り込んだ時に反応するようなシビアさは少ない。



新開発3.0 V6ツインターボに高出力モーターとリチウムイオンバッテリーを組み合わせる。最大電力量は7.4kWhでEV走行可能距離30kmを誇る。



テスト車が装着するタイヤはピレリPゼロ。もちろん承認タイヤとなる。ブレーキはカーボンセラミック製ローターとアルミ製キャリパーを装着。

