

Informazioni per la Stampa  
25 Febbraio, 2020

## McLaren Elva: il nuovo roadster estremo progettato per il massimo piacere di guida celebra l'incessante spirito pionieristico della McLaren

- McLaren Automotive acquisisce i diritti sul nome Elva per il nuovo roadster Ultimate Series
- La due posti a cielo aperto celebra le vetture sportive McLaren-Elva degli anni '60 progettate da Bruce McLaren che incarnano i principi pionieristici di progettazione e ingegneria di McLaren
- L'auto da strada<sup>1</sup> più leggera di sempre di McLaren Automotive, con telaio e carrozzeria in fibra di carbonio su misura, sedili in fibra di carbonio unici e freni in ceramica al carbonio sinterizzato
- L'esaltazione del piacere di guida, grazie all' assenza del tetto, parabrezza e finestrini che garantiscono un'esperienza incredibilmente coinvolgente e avvincente
- Il sistema di gestione dell'aria attiva McLaren (AAMS) è il primo brevettato al mondo; protegge gli occupanti manipolando il flusso d'aria mantenendo la loro connessione agli elementi
- Il nuovo e unico principio di progettazione "confini" della McLaren vede la carrozzeria in fibra di carbonio che si avvolge nella cabina a cielo aperto mentre gli esterni fluiscono verso l'interno
- Prestazioni mozzafiato con 815CV, grazie al propulsore McLaren V8 a doppio turbocompressore: 0-100 km / h in meno di tre secondi; da 0 a 200 km / h in soli 6,7 secondi<sup>2</sup> più veloce della McLaren Senna
- Gli innovativi scarichi Inconel e titanio a quattro uscite offrono una colonna sonora unica; ottimizzando la potenza del motore riducendo la contropressione
- Un manifesto McLaren- all'avanguardia nella dinamica dei veicoli: aerodinamica attiva; sospensioni attive idrauliche collegate sterzo elettroidraulico
- Solo 249 gli esemplari della nuova McLaren Elva disponibili per i clienti, con un prezzo che parte da € 1.737.731 IVA inclusa per il mercato italiano; il prezzo finale dipenderà dalle scelte di personalizzazione con McLaren Special Operations (MSO)

McLaren Automotive svela oggi il suo nuovo roadster, McLaren Elva che fa parte della gamma Ultimate Series. Prima vettura stradale del marchio con abitacolo scoperto, la Elva propone una nuova dimensione nella famiglia della Ultimate Series, gamma alla testa delle linee di prodotto del marchio. Come le vetture che l'hanno preceduta: McLaren P1™, McLaren Senna e Speedtail, il numero di esemplari prodotti della nuova McLaren Elva sarà rigorosamente limitato: 249 le vetture che saranno disponibili all'ordine per i clienti.

Il nome Elva celebra le rinomate M1A e la M1L McLaren-Elva [Mk I], M1B [Mk II] e M1C [Mk III] progettate da Bruce McLaren negli anni '60. Prodotte come versioni "cliente" dell'innovativa auto da corsa del Gruppo 7 McLaren, le vetture sportive McLaren-Elva proponevano molti degli elementi di design e principi ingegneristici ed avanguardisti che sono oggi architrave delle auto stradali prodotte oggi da McLaren.

*"McLaren continua a spostare i confini dello sviluppo di supercar e hypercar verso la ricerca di esperienze di guida eccezionali e senza eguali per i nostri clienti e la McLaren Elva incarna questo spirito pionieristico. La McLaren-Elva M1A [Mk1] e i suoi successori sono per molti versi i veri precursori delle odierne McLaren: auto super leggere, con motore centrale ed i più alti livelli di prestazioni ed eccellenza dinamica. È legittimo che il nuovo roadster della McLaren Ultimate Series - un'auto straordinariamente moderna offra la più alta complicità tra guidatore, auto ed elementi esaltando il così detto piacere di guida su strada o su pista - rispecchiando la nostra ricca eredità rappresentata dal nome Elva."*

Mike Flewitt, CEO, McLaren Automotive

La nuova McLaren Elva è una vettura "open-cockpit" molto, veloce; una due posti che definiamo estrema con telaio e carrozzeria in fibra di carbonio realizzati per questa vettura senza tetto, parabrezza e finestrini laterali. Ogni dettaglio è asservito all'esaltazione delle sensazioni, che quest'auto è in grado di trasmettere con le sue prestazioni su strada e su pista.

Dotata del propulsore McLaren V8 da 4,0 litri con doppio turbocompressore che fa parte della stessa famiglia di motori che equipaggiano la McLaren Senna e la Senna GTR, e grazie ad un peso<sup>1</sup> del corpo vettura più leggero di qualsiasi altro modello stradale prodotto da McLaren Automotive, la nuova e superleggera Ultimate Series roadster offre prestazioni realmente mozzafiato, con livelli straordinari di accelerazione, agilità e sensazioni al volante.

Il disegno della McLaren Elva è tanto emozionante ed unico quanto lo è l'esperienza di guida. Il frontale, basso e le estremità disegnate nel vento che caratterizzano i passaruota, conferiscono un impatto

visivo molto forte, personale, ma allo stesso tempo grazie alla forma bassa ed affusolata contribuiscono a migliorare la visibilità.

I grandi passaruota posteriori in fibra di carbonio si integrano nel disegno che si sviluppa prima della portiera e prosegue nelle sue forme al posteriore, mentre l'altezza della struttura di sicurezza del roll bar posteriore è ridotta al minimo grazie all'utilizzo di un sistema integrato.

I caschi possono essere indossati se si preferisce, ma la forma e la scultura della cabina avvolgono il guidatore e il passeggero per offrire un ambiente sicuro. Una versione della vettura con parabrezza è disponibile per l'Europa.

### **Prima mondiale in fatto di protezione aerodinamica**

Una vera connessione con gli elementi è parte integrante dell'esperienza di guida della McLaren Elva, ma ciò non ha impedito alla McLaren di introdurre il primo sistema di gestione dell'aria l'"Active Air Management System" (AAMS) per accrescere il piacere di guida. Il sistema convoglia l'aria dall'anteriore dell'Elva per poi defluire grazie alla velocità prima che impatti gli occupanti e verso l'alto, al di sopra del cockpit così da creare una sorta di bolla di calma. Il sistema comprende un grande ingresso per l'aria centrale situato sopra lo splitter, uno sfiato frontale di scarico a conchiglia e un discreto deflettore in fibra di carbonio che si alza e si abbassa verticalmente; quando l'AAMS è attivo, il deflettore è posto al bordo anteriore dell'uscita dell'aria del cofano, alzandosi di 150 mm nel flusso d'aria così da creare una zona di bassa pressione attorno alla presa d'aria.

L'aria ventilata viene diretta attraverso un raggio di 130 gradi, utilizzando una rete di palette in fibra di carbonio trasversali e montate longitudinalmente attraverso l'uscita del cofano; la distribuzione del flusso d'aria sia davanti che lungo il lato della cabina aiuta ulteriormente la gestione dell'aria nell'ambiente della cabina. Nelle velocità urbane, quando il livello del flusso d'aria nella cabina è relativo il sistema AAMS non è attivo. All'aumentare della velocità del veicolo, l'AAMS si attiva automaticamente e lavora fino a quando la velocità non si riduce, a quel punto il deflettore si ritrae. Il sistema può anche essere disattivato manualmente dal conducente.

### **Armonia fra disegno estetico e tecnico**

La filosofia di progettazione McLaren collega intrinsecamente il design estetico e il design tecnico, piuttosto che separare le discipline del design e dell'ingegneria come è più comune nell'industria automobilistica. L'AAMS è un esempio dei risultati di questo approccio armonico, essendo perfettamente integrato nella funzionalità aerodinamica e di raffreddamento della McLaren Elva.

Quando il sistema AAMS è inattivo, il condotto centrale viene sigillato, deviando il flusso d'aria nei radiatori a bassa temperatura e aumentando la loro efficienza di raffreddamento. Per garantire

condizioni ottimali di sfruttamento del sistema AAMS, la McLaren Elva è dotata di due radiatori a bassa temperatura (LTR) posizionati davanti a ciascuna ruota anteriore. I nuovi nuclei utilizzati in questi radiatori a bassa temperatura contribuiscono all'erogazione degli 815 CV di potenza del motore riducendo la temperatura dell'aria di sovralimentazione contribuendo anche al raffreddamento dell'olio del cambio a sette marce.

Oltre ad alloggiare l'AAMS, la struttura anteriore presenta contorni profondi che guidano l'aria in un condotto nascosto nel bordo superiore della portiera in fibra di carbonio, esattamente la più leggera che la McLaren abbia mai creato. Questa aria di raffreddamento "catturata" viene quindi diretta verso i due radiatori del propulsore ad alta temperatura (HTR) posizionati sul retro situati proprio davanti alle ruote posteriori. Un secondo condotto, situato in basso all'interno del passaruota anteriore convoglia l'aria attraverso la scocca verso i radiatori ad alta temperatura, che vengono inoltre alimentati attraverso le principali prese d'aria laterali a vista. Prese d'aria sul retro di ciascun contrafforte incanala l'aria per la combustione in filtri dell'aria esposti sotto il tonneau, che alimentano il plenum del motore in fibra di carbonio.

Il bordo posteriore della carrozzeria presenta uno spoiler posteriore attivo a tutta larghezza, la cui altezza e inclinazione sono regolati simultaneamente per ottimizzare l'equilibrio aerodinamico. La funzionalità dell'aerofreno migliora la frenata ad alta velocità, il raggio di azione varia a seconda se l'AAMS è attivo. Il diffusore posteriore funziona in combinazione con lo spoiler posteriore attivo. La McLaren Elva ha un fondo piatto fino all'estremità dell'asse posteriore dove inizia il diffusore, che è più alto per facilitare il passaggio dell'aria sotto il fondo. Il diffusore presenta "recinzioni" verticali per guidare il flusso d'aria senza ridurre il percorso di uscita dell'aria e queste si combinano con le estensioni laterali del paraurti posteriore per migliorare ulteriormente l'efficienza aerodinamica.

## Progettato per offrire un'esperienza di guida a contatto con gli elementi

*"La nostra missione con la McLaren Elva era di creare una roadster a due posti con un abitacolo a cielo aperto che offrisse una esperienza di guida il più possibile a contatto con gli elementi. Volumi scolpiti, ispirati alla Formula 1 creano una scultura tecnica che colpisce nel suo linguaggio, l'esterno scorre verso l'interno in uno straordinario ed innovativo esempio di design McLaren che possiamo definire "blurred boundaries" il sovrapporsi continuo delle forme " che ci ha permesso di portare in maniera continuativa e senza rotture l'esterno verso l'interno per esaltare il coinvolgimento del guidatore, rimanendo fedeli alla nostra filosofia di non scendere a compromessi. "*

Rob Melville, Design Director, McLaren Automotive

Evidenziando l'intensità dell'esperienza di guida attraverso il collegamento diretto con gli elementi, non esiste una chiara delimitazione tra l'esterno della McLaren Elva e l'interno. Le sezioni più alte delle porte in fibra di carbonio semplicemente si modellano e scendono nella cabina, il materiale composito leggero, rigido e resistente fornisce le proprietà perfette per plasmare sagome e forme così seducenti. A complemento di questa distintiva caratteristica di design, i contrafforti dietro il guidatore e il passeggero scorrono anche nella cabina alle spalle dei sedili. Pilota e passeggero rimangono comunque in contatto con gli elementi, e il disegno scultoreo che avvolge l'abitacolo, garantisce un alto livello di sicurezza e protezione degli occupanti

Un essenziale tunnel in fibra di carbonio posizionata corre tra i sedili del conducente e del passeggero per supportare un bracciolo centrale che ospita il pulsante di avvio del motore e i comandi Drive, Neutral e Reverse. Anche i sedili hanno un disegno dedicato alla conformazione di questo modello, con una nuova scocca in fibra di carbonio leggera che non solo supporta la zona della testa, delle spalle e della schiena degli occupanti, ma si unisce perfettamente con la forma superiore della cabina. L'area inferiore di ciascun sedile è leggermente più corta rispetto a un sedile McLaren convenzionale, lasciando abbastanza spazio all'interno del vano per i piedi, per consentire al guidatore e al passeggero di poter restare in piedi per entrare ed uscire dalla vettura. I sedili sono disponibili con scelta di colori e materiali diversi per la personalizzazione della parte superiore e inferiore, creando un contrasto tra la parte superiore esposta e la parte inferiore protetta. Se il cliente volesse utilizzare la propria Elva in pista, è possibili scegliere le cinture di sicurezza da gara a sei punti.

Davanti al guidatore e al passeggero, la visibilità è senza precedenti, con il cruscotto che scorre con linee sinuose e continue per unirsi alle portiere. Le forme sono organiche e naturali - levigate quanto un sasso scolpito dal mare e dal vento con l'unica interruzione nel disegno creata dal quadro strumenti che si integra e muove con il volante per una migliore visibilità e lettura dei dati del veicolo per il pilota. Per la prima volta per McLaren, i controlli delle funzioni dell'Active Dynamics sono integrati nel quadro strumenti; posizionati a destra ed a sinistra solidali con la tututta i selettori sono situati vicino in prossimità delle palette del cambio e il loro funzionamento non richiede al conducente di togliere le mani dal volante. Ulteriori funzionalità sono accessibili tramite il monitor touchscreen ad alta risoluzione da 8 pollici montato centralmente; un hub per tutte le funzioni del veicolo, questa nuovissima interfaccia presenta uno schermo di vetro privo di cornice e un quadrante di controllo montato lateralmente. Questo schermo centrale per l'infotainment è stato sviluppato per consentire al conducente di attivare più applicazioni contemporaneamente, simile a uno smartphone, tramite uno scorrimento verticale, il sistema mostra una serie di applicazioni sullo schermo, tra cui la navigazione satellitare, il McLaren Track Telemetry, la telecamera posteriore e la climatizzazione. Lo schermo è montato su di un leggero braccio in fibra di carbonio e inclinato verso il conducente per una migliore consultazione.

Lo spazio di stivaggio è offerto sotto il tonneau posteriore. Realizzato in fibra di carbonio, il pannello curvo in pezzo unico viene azionato manualmente e fissato con meccanismi a chiusura progressiva. Elegante e leggero, riduce ulteriormente il peso in uno dei punti più alti della McLaren Elva. Lo scompartimento sotto il tonneau offre uno spazio per i caschi e ospita anche i pannelli a forma di oblò che mostrano i due filtri dell'aria a vista - questo elemento trasparente esalta la precisione ingegneristica e funzionale di progettazione di McLaren.

Una scelta di materiali su misura per gli interni sarà disponibile per la nuova McLaren Elva, consentendo ai clienti di personalizzare la propria auto in base all'utilizzo previsto. Le pelli per gli interni saranno disponibili con una gamma di finiture e trattamenti per la protezione dagli agenti atmosferici - tra cui una pelle Full Aniline rinforzata con un secondo strato protettivo - sviluppate adattarsi alle esigenze di utilizzo in una ambiente a cielo aperto. Inoltre, un nuovo materiale tecnico per gli interni, Ultrafabrics®, veste in alternativa la Elva. Questo materiale sintetico traspirante è una proposta molto diversa dalla pelle; composto da quattro strati, le due superfici esterne che forniscono durabilità e resistenza all'umidità e gli strati interni che aggiungono una base rinforzata in fibra di rayon e imbottitura, l'Ultrafabrics® aiuta ad avere un ottimo "grip" per la seduta.

La McLaren Elva non dispone di un sistema audio di serie (coerente con l'obiettivo di ridurre al minimo il peso del veicolo) ma i clienti possono richiedere senza costi aggiuntivi un sistema su misura che presenta altoparlanti sviluppati per applicazioni marine e adatti all'uso esterno. Altre opzioni senza costi includono cerchi in lega forgiata ultraleggera a 5 raggi invece delle ruote ultraleggere a 10 razze di serie; pneumatici Pirelli P Zero™ Corsa anziché pneumatici Pirelli P Zero™; e un sistema di sollevamento del veicolo.

Sono disponibili, inoltre ulteriori opportunità di personalizzazione grazie a McLaren Special Operations (MSO), la divisione su misura di McLaren, che comprendono le scelte di colore degli interni per il tessuto l'Ultrafabrics® e le pelli; colori per la carrozzeria, praticamente illimitati e una possibilità quasi illimitata e che solo la fantasia può condizionare, per creare dettagli cromatici che disegnano il corpo vettura o dettagli dei cerchi ruota esaltati da un tocco di colore a contrasto. Questi dettagli personali sono realizzati a mano dagli esperti artigiani di MSO.

In alternativa, i clienti possono scegliere un corpo in fibra di carbonio a vista lucido, che espone non solo i pannelli del corpo in fibra di carbonio, ma anche la traccia perfettamente allineata del materiale composito. Questo può essere ulteriormente migliorato con una gamma di tonalità di colore. La McLaren Special Operations può anche sviluppare una tinta su misura per la fibra di carbonio esterna o interna.

Un ulteriore tocco distintivo creato per la McLaren Elva è il badge personalizzato in oro bianco 18 carati o platino con inserto in TPT. Una novità mondiale nel settore automobilistico introdotta sulla McLaren Speedtail, il carbonio con tecnologia a strato sottile (o TPT) è formato da più strati di carbonio ultrasottili di soli 30 micron. Posizionati con un angolo di 45 gradi, quando vengono fresati delicatamente espongono una superficie stratificata e lucida che ricorda l'acqua che scorre. Inoltre, MSO offre uno scudo termico del vano motore in oro 24 carati.

La nuova Ultimate Series McLaren ha un prezzo per il mercato italiano<sup>3</sup> che parte da 1.737,731 Euro IVA inclusa, il prezzo finale è determinato dalle scelte del cliente, con infinite possibilità di personalizzazione per gli termini da parte della McLaren Special Operations (MSO) così da garantire che ogni Elva sia un pezzo unico per il suo possessore.

### Prestazioni estreme e coinvolgenti

*“La McLaren Elva è una vera Ultimate Roadster; creata per il più puro piacere di guida, regala un'esperienza coinvolgente quanto avvolgente nata dal legame estremo tra auto, guidatore ed elementi. la Elva, l'auto stradale più leggera che McLaren Automotive abbia mai costruito, è incredibilmente agile e veloce, il suo motore V8 a doppio turbocompressore da 815 CV offre prestazioni mozzafiato che accentuano ogni sensazione. “*

Andy Palmer, Vehicle Line Director - Ultimate Series, McLaren Automotive

Il fulcro della McLaren Elva è - come per ogni vettura McLaren, stradale o da corsa, dal 1981 - una monoscocca in fibra di carbonio. Questa "vasca" all'avanguardia è incredibilmente resistente e rigida, e le sue proprietà intrinseche fanno sì che una roadster a cielo aperto non richiede alcun rinforzo aggiuntivo come nel caso di un veicolo costruito in alluminio o acciaio. Al contrario, nonostante la sua rigidità, la fibra di carbonio è anche incredibilmente leggera, contribuendo a ridurre il peso complessivo del veicolo.

A questo proposito la fibra di carbonio è stata ampiamente utilizzata per la McLaren Elva. L'intero corpo è in carbonio e la McLaren ha spinto i limiti del materiale non solo per creare incredibili forme scolpite, ma anche per ridurre il peso. La conchiglia anteriore, ad esempio, ha uno spessore di soli 1,2 mm e soddisfa tutti requisiti di McLaren in fatto di integrità strutturale - ma forma uno strabiliante pannello in un unico pezzo che avvolge l'intero muso della vettura conferendole un'immagine di fluidità e continuità senza alcun taglio fra i pannelli. Forse ancora più impressionanti sono i pannelli laterali della carrozzeria, ciascuno lungo più di tre metri e che si estendono dalle ruote anteriori, oltre le prese laterali, attorno alla copertura del tonneau posteriore e fino allo spoiler posteriore attivo.

Ogni porta è costruita interamente in fibra di carbonio e presenta un design a cerniera singola, che si fissa al veicolo proprio dietro la conchiglia anteriore. Le porte operano con una funzione Diedro, un elemento caratterizzante di McLaren. Il pavimento all'interno della McLaren Elva è in fibra di carbonio a

vista, ancora una volta evidenziando l'importanza del risparmio di peso. La praticità è garantita da l'applicazione di materiale antiscivolo in specifici punti oppure se si preferisce, tappetini su misura.

Il carbonio è il materiale principale anche per il nucleo del sistema frenante che è il più avanzato mai montato su un'auto da strada McLaren. Ogni disco in carboceramica sinterizzato misura 390 mm e richiede un tempo di produzione molto lungo rispetto a un disco in carboceramica convenzionale, ma il risultato è un materiale molto più forte e con una conduttività termica migliorata. Questo consente, in particolare, di ridurre le dimensioni dei dischi dei freni anteriori, che va a vantaggio della massa non sospesa, pur mantenendo inalterate le prestazioni. Le esigenze di raffreddamento sono ridotte, riducendo la necessaria canalizzazione dei freni, che a sua volta riduce ulteriormente il peso e migliora l'efficienza aerodinamica. Il sistema è stato introdotto per la prima volta sulla McLaren Senna, ma è stato migliorato per la Elva con l'aggiunta di pistoncini a pinza in titanio che consentono di risparmiare un totale di 1 kg sul peso complessivo del veicolo.

Tali prestazioni dell'impianto frenante sono essenziali per via della potenza erogata dal motore McLaren V8 da 4 litri che eroga 815CV a 800 Nm, che alimenta l'Elva. Proviene dalla stessa famiglia di motori che equipaggiano la McLaren Senna e la Senna GTR, l'8 cilindri si caratterizza per l'albero motore piatto, lubrificazione a carter secco e alberi a camme, bielle e pistoncini leggeri che ne riducono la massa. La potenza viene indirizzata alle ruote posteriori attraverso un cambio a sette marce e, lavorando in combinazione con una funzione di "launch control", le prestazioni sono mozzafiato: si raggiungono i 100 km / h con partenza da fermo (0-62 mph) in meno di tre secondi, la McLaren Elva è addirittura più veloce della McLaren Senna a raggiungere i 200 km / h (0-124 mph) in soli 6,7 secondi<sup>2</sup>.

L'aumento della potenza erogata si ottiene attraverso un sistema di scarico ottimizzato con contropressione ridotta e prestazioni LTR migliorate che riducono le temperature dell'aria in ingresso. Lo scarico stesso è un complesso e leggero sistema in titanio e Inconel, con due uscite inferiori che fiancheggiano un'uscita gemellata montata più in alto. Per la prima volta per un modello McLaren da strada, la finitura dello scarico in titanio è stata creata utilizzando la tecnologia di stampa 3D per poter creare la sua forma unica. La nota del suono dello scarico di Elva è pulita, nitida e inconfondibilmente potente, come si addice ad una McLaren della Ultimate Series.

La potenza della McLaren Elva viene completata da una configurazione del telaio che massimizza l'agilità ed il coinvolgimento del guidatore accrescendo l'esperienza di guida. Lo sterzo elettroidraulico fornisce il feedback più puro, come vuole una roadster che mette il pilota così vicino agli elementi. Le sospensioni attive idrauliche McLaren di ultima generazione offrono un'incredibile ampiezza di risposta su tutti i tipi di superfici stradali, con impostazioni software uniche e molle su misura e valvole degli ammortizzatori tarate sul peso complessivo, estremamente leggero della vettura.



Accessibili tramite i controlli dinamici adattivi, le modalità Comfort, Sport e Track per Handling e Powertrain cambiano le caratteristiche di guida in base alle richieste del conducente o l'ambiente dove si trova. Coloro che desiderano esplorare le prestazioni complete di Elva possono regolare la trazione ed il livello del sovrasterzo disponibili con tre modalità di controllo elettronico della stabilità (ESC) o utilizzare il controllo della deriva variabile (VDC). Unico per McLaren, il VDC "sblocca" nuovi livelli di libertà al volante ed emozioni che certo non si trovano così facilmente. I pneumatici Pirelli P Zero™ Corsa dedicati alla pista sono disponibili come opzione senza costo aggiuntivo.

## McLaren M1A: esaltò il concetto di leggerezza progettato e ingegnerizzato da Bruce McLaren

Progettata da Bruce McLaren, la McLaren M1A era superleggera, pesava solo 551 kg (1.215 libbre) grazie ad un telaio leggero ma molto rigido e resistente, in questo caso una struttura tubolare in acciaio. Realizzata utilizzando tubi a sezione tonda e quadrata, il telaio è stato rinforzato con fogli di lega di magnesio, incollato e rivettato in punti della sottoscocca particolarmente sollecitati.

Un motore V8 Oldsmobile da 4,5 litri capace di 340 CV era montato in posizione centrale. Il disegno delle sospensioni a ruote indipendenti negli anni 60' era avanguardistico: completamente indipendenti, con bracci trasversali di lunghezza diversa, barra antirollio e molle elicoidali regolabili e ammortizzatori nella parte anteriore e bracci trasversali inferiori invertiti con molle elicoidali simili nella parte posteriore.

La carrozzeria in resina stampata, anch'essa leggera, era molto personale, con M1A e McLaren-Elva M1A [Mk I] entrambe avevano un disegno del frontale appuntito e l'assenza di un labbro nella parte posteriore. Lo stile delle successive McLaren-Elva M1B [Mk II] e M1C [Mk III] era più muscoloso, ma fin dall'inizio i condotti di raffreddamento e i serbatoi laterali integrati nel design stavano stabilendo i principi di quella che sono oggi capisaldi imprescindibili ove "la forma segue la funzione" e "tutto ha una ragione" a cui McLaren aderisce ancora oggi rigorosamente.

Quando la M1A corse nel settembre del 1964 al Canadian Sports Car Grand Prix - il precursore della famosa Canadian\_American (Can-Am) Challenge Cup, (che i piloti della McLaren vinsero per cinque anni consecutivi dal 1967 al 1971) - conquistò il terzo posto assoluto ma fu l'auto più veloce del circuito, eguagliando il record sul giro quattro volte e migliorandolo altre sette.

In conseguenza di risultati così eclatanti, la domanda di acquisto di vetture da parte dei clienti, fu immediata, ma con solo sette dipendenti alla McLaren - tutti impegnati nella costruzione di auto da

corsa per il team - l'unica soluzione era quella di delocalizzare la produzione. Frank Nichols di Elva Cars Ltd, un piccolo produttore specializzato in auto sportive con sede nel Sussex, nel Regno Unito, propose di costruire versioni replicate della M1A e, nel novembre 1964, McLaren ed Elva concordarono i termini di contratto per procedere.

La McLaren-Elva M1A [Mk I] evoluzione della McLaren-Elva M1B [Mk II] e poi nella McLaren-Elva M1C [Mark III], erano le auto che gareggiavano con team privati, contemporaneamente l'importanza del marchio McLaren cresceva sino a diventare un importante membro nel mondo del motorsport di alto livello.

La McLaren-Elva M1B [Mk II] ha attirato l'attenzione della rivista automobilistica americana Road & Track, che nel luglio del 1966 l'ha dichiarata "l'auto più veloce che abbiamo mai provato (e) un esempio del modo innovativo nel mondo negli sport/corse automobilistiche." L'iterazione finale della serie, la McLaren-Elva M1C [Mk III], fu introdotta nel 1967, quando il team di lavoro della McLaren entrava in una nuova era con la M6A.

*"Siamo lieti di aver ottenuto i diritti sul nome Elva per un nuovo incredibile roadster che aggiunge una nuova dimensione alla McLaren Ultimate Series mentre ci riporta all'esordio del suo lignaggio e alle vetture sportive che hanno gettato le basi per il successo della McLaren. La McLaren-Elva M1A [Mk I] e i suoi immediati successori non solo stabilirono gli standard in pista, ma stabilirono anche i principi pionieristici di progettazione e ingegneria che rimangono al centro del nostro marchio; quale modo migliore di celebrarlo se non quello di aver scelto il nome Elva".*

Mike Flewitt, CEO, McLaren Automotive

Le consegne ai clienti della McLaren Elva sono previste di iniziare verso la fine del 2020. Ulteriori informazioni sulla roadster della Ultimate Series possono essere trovate al seguente indirizzo web:

<https://cars.mclaren.com/en/ultimate-series/mclaren-elva>

---

Fine

<sup>1</sup> peso definitivo del veicolo ancora da certificare

<sup>2</sup> tutti i dati relativi alle prestazioni devono ancora essere omologati

Note per gli editori:

Una selezione di immagini in alta definizione legate alla notizia sono disponibili e scaricabili dal seguente sito dedicato alla stampa  
- [cars.mclaren.press](https://cars.mclaren.press)

**McLaren Automotive:**

McLaren Automotive è un creatore di vetture sportive e supercars di lusso ad alte prestazioni.

Ogni veicolo è assemblato a mano presso il McLaren Production Centre (MPC) a Woking, Surrey, Inghilterra.

La società lanciata nel 2010 è oggi la parte più importante del McLaren Group.

La società ha tre famiglie di prodotti: Sports Series, Super Series e Ultimate Series che sono commercializzate tramite le 80 concessionarie in 30 mercati nel mondo.

McLaren è una azienda pionieristica che spinge continuamente i confini tecnici. Nel 1981, introdusse il telaio leggero e resistente in fibra di carbonio in Formula 1 con la McLaren MP4 / 1. Poi, nel 1993, progettò e costruì la McLaren F1 road car - la società non ha mai costruito un'auto senza un telaio in fibra di carbonio. Quale modello della Ultimate Series, la McLaren è stato il primo brand a produrre una hypercar ibrida, la McLaren P1™.

Annunciato al Goodwood Festival of Speed nel 2018, il piano aziendale Track25 vedrà la società investire £1.2 miliardi in ricerca e sviluppo per sviluppare e produrre 18 nuove auto o derivati entro la fine del 2025.

In 2018, la società ha presentato la 600LT e le due prime vetture del business plan Track25, la McLaren Speedtail, il nuovo modello della gamma Ultimate Series e la prima Hyper-GT di sempre di McLaren e la 720S Spider. McLaren ha anche inaugurato il nuovo stabilimento con un valore di investimento di 50 milioni di sterline, il McLaren Composites Technology Centre a Sheffield regione nel Nord dell'Inghilterra, il quale sarà sede per la produzione della prossima generazione di "vasche" ultraleggere in fibra di carbonio che sono il cuore di tutte le vetture McLaren.

Il 2019 invece è testimone del lancio della 600LT Spider, confermata come terzo modello ad essere presentato sotto il business plan Track25 con l'annuncio di una nuova vettura GT e presentazione al pubblico della precedentemente annunciata vettura solo da pista la Senna GTR.

Per sostenere lo sviluppo, l'ingegneria e la produzione della sua gamma di innovative vetture sportive e supercar, McLaren Automotive collabora con aziende leader a livello mondiale per fornire competenze specialistiche e tecnologia. Questi includono Richard Mille, Pirelli, Dell Technologies, Ashurst, AkzoNobel and OnePlus.

**McLaren Group:**

Il Gruppo McLaren è uno dei leader mondiali nel settore delle alte prestazioni e della tecnologia di lusso e comprende tre principali aziende: Automotive, Racing e Applied Technologies.

**Per ulteriori informazioni:****Piers Scott**

Global Communications & PR Director | McLaren Automotive Limited

**Phone:** +44 (0) 1483 241380

**Mobile:** +44 (0) 7387548837

**Email:** [piers.scott@mclaren.com](mailto:piers.scott@mclaren.com)

**Amel Boubaaya**

Head of Lifestyle and EU Communications | McLaren Automotive Limited

**Phone:** +44 (0) 1483 261500

Mobile: +44 (0) 7920 531357

E-mail: [amel.boubaaya@mclaren.com](mailto:amel.boubaaya@mclaren.com)

**Federica Bruno**

Communications Consultant South Europe | McLaren Automotive Limited

Mobile: +33 (0) 40626093

Email: [federica.bruno@mclaren.com](mailto:federica.bruno@mclaren.com)

Media website: [cars.mclaren.press](http://cars.mclaren.press)

Facebook: [www.facebook.com/mclarenautomotive](http://www.facebook.com/mclarenautomotive)

Twitter: [www.twitter.com/McLarenAuto](http://www.twitter.com/McLarenAuto)

You Tube: [www.youtube.com/mclarenautomotivetv](http://www.youtube.com/mclarenautomotivetv)