シャシー	マクラーレン内製/ハーキュリー製カーボンファイバー・コンポジットによるモノコック ゴードン・マーレイ(テクニカルディレクター)設計のローラインモノコック ブラバムBT55のローラインコンセプトを基にスティープ・ニコル스가手掛けた第二世代のマシン アルミハニカムの上にカーボンファイバー素材を継ぎ目なく成型したオス型成形モノコック高剛性タイプHMS使用(剛性はアルミの5倍、引っ張り強度はアルミの6倍) コックピットの開放部には補強用のエクストラカーボンファイバーを追加貼付 モノコックには、ダンパーボックス前後、ダッシュボード部、4枚のバルクヘッドを内包 ノーズボックスは、アルミハニカムをコアとしたカーボンコンポジット製低剛性・高強度の高剛性タイプIM7使用(剛性はアルミの4倍、引っ張り強度はアルミの12倍) セーフティロールフープ(ダッシュボードバルクヘッド上)はアルミ製、ロールバー(燃料タンク上部)はスチール製
アンダートレイ	ディフューザー(2枚のスプリッタープレート付き)と一体形成アルミハニカムコアのカーボン製(摩擦部分にはケブラー表皮を使用) アンダートレイ後半部には銀色の遮熱材を貼付エンジンのカムカバーとアンダートレイをテンションバーで接合
サスペンション	ダブルウィッシュボーンタイプ フロントはブルロッド式 / リアはプッシュロッド式 バネ定数は、フロント800?b/in(14.3kg/mm)、リア1000?b/in(17.9kg/mm) フロントにはコンベイセンターを、リアにはスタビライザーを採用
ダンパー	ショーフ シリンダー分離型・減衰力調節機構付きで、モノコック内に垂直に設置
キャリパー	マクラーレン内製ツイン2ポッド、カーボンインダストリー製パッド アルミ合金ブロックからの削り出し加工
ブレーキ	カーボンインダストリー製ベンチレーティッドカーボンディスク、アウトボード ディスクローターは直径279mm・厚さ23mm
ホイール	ダイマク製マグネシウム材ワンピース 径13インチ、フロントリム幅11.75インチ・リアリム幅16.3インチ
ボディカウリング	カーボンファイバー(プラスチック製ウインドスクリーナー体型) カウル後端部にミッドスクリーナー吸気ダクトを装備(第2戦サンマリノGP以降) セナ車のウインドスクリーンはプロストに比べ深めの形状 カウルの裏側後半部分には、銀色の遮熱材を貼付
ウイング	フロントウイングはノーズカウラー体型 フロント・リアともノーメックス製ハニカムの上にカーボンファイバーを接着 カーボンファイバーは、高剛性タイプUHMS使用(剛性はアルミの6倍) フロントエンドプレート下側には、ジェイブルック製ウッドファイバー材スカート装着 スカートの部分はフレキシブルに上下稼動 リアウイングの翼端板後端にはカーニールリップ存在 翼端板底辺の一部を下方に伸ばし、ディフューザー最後端部と接合
ステアリング	パーソナル製 ステアリングホイールには、オーバーテイク用のブースト圧増加ボタンと無線ボタンを装備
ステアリング・ラック	ジャック・ナイト製 標準のステアリングレシオは9:1
シート	ドライバーの体型に合わせた形成で、カーボンファイバー製
シートベルト	ウイランズ製 ウイランズのロゴに替えてスポンサーであるポスのロゴを使用
消火器	ライフライン社製 5kgおよび2.5kgの2個をドライバーの脚下に設置
計器	ホンダ内製
エンジン	RA168E(シャシーの応力を受け持つ構造)通常1レースで12基を用意する 1988年F1レギュレーションのマキナム・ブースト圧2.5バール下で、燃費消費を若干犠牲にすれば685ps/12500rpm・43.2m-kgを出力する (ブースト圧1バール当たり、エンジン排気量1?当たりの出力180ps超) 形式:水冷DOHC4バルブ、V型6気筒、Vバンク角80° ボア・ストローク: 79.0 x 50.8mm/1493.27cc ボア・ストローク比: 0.643 圧縮比: 9.4:1 バルブ相対角度: 32° ターボチャージャー: IHI(石川島播磨重工業)製2個 (セラミック製タービンブレード/シングルステージ・RX6D/ボールベアリング式) シリンダーブロック: 鋳鉄製(アルミ製ウエットライナー、ダクタイル構造) シリンダーヘッド: アルミ合金(AL・Si6Cu4)製 シリンダーライナー: ニカシルメッキ・アルミ(ウエット)製 カムカバー・クランクケース・サンパカバー: マグネシウム合金製 メインベアリング: プレイン・タイプ4個(ペンダベル製薄肉シェルベアリング) クランクシャフト: スチール製窒化処理、ジャーナル3個 コンロッド: 断面チタニウム製 ピストン: 軽合金ホンダ内製(ピストンのオイル冷却システムは公表されず) ピストンピン: ホンダ内製スチール材 ピストンリング: ホンダ内製(3本とも軽合金製・コーティング未処理分使用) カム駆動: ギヤドライブ 点火: 1スパークプラグ/気筒当たり スパークプラグ: NGK製M10 点火システム: ホンダ内製ダイレクトイグニッション方式CDI エンジン高: 627mm エンジン重量: 146kg ・バルブサージング対策として、フィンガータイプ・カムフォロワー機構採用 ・オイルポンプとウォーターポンプは、クランク軸前駆部のギヤにより駆動 ・ドライサンプのエンジン潤滑方式は、2個のエンジン給油ポンプがサンドウィッチ構造になったものと4個のスカベンジポンプにより構成 ・ターボチャージャーの潤滑は、オイルをクランクケースよりメインポンプにより圧送
エンジンマネジメント・システム	燃料タンク上に配置(メモリーボックスは左ポンツーン基盤に設置) フェイル・セーフとフェイル・ソフトのコンセプトの下に、自己診断機能を備え、かつセンサー類の信頼性を高めるために二重回路をもつシステム ・ECUはホンダ電子技研製で、駆動するインジェクターは12本 ・燃料のインジェクションはホンダ内製のフル電子制御式PGMFI、燃料温度制御付(各吸気ポートに2個のインジェクター装備-スロットルバタフライ真下の高い場所に位置)インジェクター内の圧力(燃圧)は5バール以上(数値は公表されず) ・スロットル形式は、2連バタフライ式スロットルバルブ、吸気温度制御付 ・ソレノイドバルブコントロールにより熱交換器冷却水量とインタークーラー空気量を制御 ・ターボ圧コントロール精度向上によるポップオフバルブ作動制御
冷却熱交換器	セカン製ウォーターラジエーター2個、セカン製オイルクーラー2個
インタークーラー	セカン製エアクーラー2個
燃料タンク	ATL製150? 燃料はシェルを使用(トルエン84%、ノルマルヘブタン16%) 燃料供給システムはベンディックス製電気ポンプ1基とエンジン始動後の機械ポンプの2系統
オイルタンク	容量9?
バッテリー	ゲイツ製
クラッチ	APレーシング製5・1/2インチ径多板式 プレッシャープレート、ドリフンプレートともカーボン製でラグ・ドライブ式 直径の小さいクラッチとフライホイール導入により、エンジン高を50mm以上下げ、クランクシャフトを前年比28mm下方に位置させた
ギヤボックス	マクラーレン内製6速、ワイズマンシステム3軸式 ヒューランド・パターンのノンシンクロギヤで構成 ドライサンプ式のギヤは、イギリス・エクストラ製とアメリカ・エムコ製 トランスミッションケースは、マグネシウム合金製
リミテッドスリップデフ	トーセン式
ドライブシャフト	マクラーレンオリジナルデザイン 両端に等速ジョイントをもつスチール製(ホイール側アウトターレースはハブー体型)
車軸寸法	ホイールベース2875mm、トレッド・フロント1824mm / リア1670mm
車軸重量	540kg 乾燥重量は約534kg(6kgのバラストは両ポンツーンの重心位置フロアに固定)