

## 2022 年の納車開始に先立ち、ニック・ハイドフェルド氏がバツィスタの走行を最終チェック



- アウトモビリティ・ピニンファリーナの開発ドライバーであるニック・ハイドフェルド氏が 2022 年の顧客への納車に先立ち、量産仕様のバツィスタの最終テストを完了
- 比類なきハイパーGT を目指し、アウトモビリティ・ピニンファリーナのエンジニアらに協力したハイドフェルド氏は、イタリア史上最もパワフルな量産車の開発に自身が持つモータースポーツと EV の専門知識で貢献
- イタリア国内の公道とサーキットで量産仕様のバツィスタを試乗したハイドフェルド氏が感動的なサウンドスケープを初体験
- バツィスタの性能データ: 1900hp、2360Nm、0-100km/h 加速 2 秒未満、ゼロエミッションの航続距離最大 500km
- 独立した電気モーター4 基とパワフルな 120kWh リチウムイオンバッテリーにインテリジェントな最先端の 4 輪トルクベクタリングを組み合わせ、比類なきドライビング体験を実現

- ドライバーが求めるドライビング体験を提供するため、「カルマ」、「プーラ」、「エネルジカ」、「フェリオサ」、「カラッテレ」の5種類のドライブモードに異なる運転特性を設定

**(2021年12月1日、カンピアーノ)** ピュアEVハイパーGT「バットιστα」(Battista)は2022年初めの納車開始を控え、開発の最終段階に入りました。このたび、アウトモビリ・ピニンファリーナ(Automobili Pininfarina)のエンジニアリング&オペレーションセンター近くの公道とサーキットにて、同社のテスト兼開発ドライバーを務める偉大なレーサー、ニック・ハイドフェルド氏がイタリア史上最もパワフルなスポーツカーの真の実力を体験しました。

元F1ドライバーで、フォーミュラEにも参戦したニック・ハイドフェルド氏は、アウトモビリ・ピニンファリーナのエンジニアらとともに、当初からバットισταの開発プログラムに携わってきました。ハイドフェルド氏はこう語っています。「バットισταはラグジュアリーカーやハイパーカーの世界に大きな進化をもたらすクルマであり、その開発に携われたことは実に光栄なことです。高度なシミュレーターに座り、バットισταのパフォーマンスを初めて体験したのが2019年、そして本日は公道とサーキットでの実走行に至りました。アウトモビリ・ピニンファリーナのチームは、驚くほどのスピードを発揮し、運転する楽しみが尽きない唯一無二のハイパーGTの開発に成功したと断言できます」

イタリア車史上最高にパワフルな量産車であるバットισταの開発では、優れたエンジニアリングの質が常に維持され、高度な電動パワートレインとバットιστα特有のドライビングダイナミクスがもたらす完璧なまでのドライビング体験はハイドフェルド氏に感銘を与え続けてきました。

最高出力の1900hpを体験できる「フェリオサ」(Furiosa)モードでは、独立した電気モーター4基がフルトルクを発生し、0-100km/h加速2秒未満、最高速は350km/hに達します。当初は最大トルク2300Nmに設定されていましたが、現在は2360Nmにアップしています。フロントに配置された250kWのモーター2基がそれぞれ280Nmを発生し、リアに配置された450kWのモーター2基がそれぞれ900Nmを発生します。

ニック・ハイドフェルドは次のようにも語っています。「今回のテストではバットισταをフルパワーで運転できました。加速時の感覚は実に刺激的で、ドライバーはこの感覚を何度味わっても決して飽きることはないでしょう。このロードカーはF1カーをも凌ぐスピードを誇り、フェリオサモードではいつでも満面の笑みを浮かべて運転していました。私と共にバットισταに乗車したクライアントの皆様は誰もがバットισταの走りに感銘を受けていらっしゃいました。これほど素晴らしい体験はほかではできません」

ハイドフェルド氏は続けます。「バットισταの美しいデザインと威厳漂う佇まいを独特のエクステリアサウンドがさらに引き立てます。エクステリアサウンドが最もはっきりと聞こえるのはフェリオサモードです。サウンドを耳にただけで思わず笑顔になります。姿が見えなくても、バットισταだと音で分かるわけです。まるで生命が宿ったかのようなサウンドを聞き、クルマに感情移入したくなったのはまったく予想外のことでした。エクステリアサウンドは難題でしたが、開発チームの戦略は功を奏しました」

パッティスタでは、高度なトルクベクタリングシステムを介し、4 基の永久磁石同期型モーター(PMSM)がそれぞれ独立して各ホイールに動力を供給することにより、無限に変化するドライビングダイナミクスがもたらされます。

このシステムは、ブレーキを使用せずに電気エネルギーを回生・変換します。4 基の電気モーターを介してエネルギーが直接変換されるため、ブレーキ制御型のトルクベクタリングよりも、はるかに高速で正確かつ効率的にエネルギーがトルクに変換されます。

ドライバーのすぐ横には、ミーリング加工が美しいロータリーダイヤルが人間工学に基づいて配置され、ドライビングモードを素早く切り替えることができます。ドライビングモードは「プーラ」(Pura)、「カルマ」(Calma)、「エネルジカ」(Energica)、「フュリオサ」(Furiosa)、「カラッテレ」(Carattere)の 5 種類。様々な走行条件に合わせてパッティスタのキャラクターが十二分に発揮される設定となっています。

ハイドフェルド氏は次のように語っています。「公道では荒れた路面に遭遇しても、ハンドリングのバランスが崩れることはありません。これぞハイパーGT という、期待を裏切らないフィーリングです。今年初めにイタリアのナルドでサーキットを走行し、パッティスタの驚異的なパフォーマンスは体験済みでしたので、私は今回の試乗にもかなり期待をしていました。そして今回のテストでは、サーキットだけでなく、どんな路面にも対応する新しいタイプのハイパーGT を目指した開発チームが、その目標を達成したことをはっきりと確認できました。乗り心地、ダンパー性能とも申し分なく、ステアリングフィールはナチュラルで、我々がパッティスタで目指したものが完璧に実現されています。私はレーシングドライバーなのでステアリングフィールに非常に敏感であり、軽やかでも一体感があり、ダイレクトでありながらスムーズなステアリングフィールを求めます」

ドライブモードは数千マイルものソフトウェアシミュレーションによって調整された後、実際の車両に導入されました。ドライバーは運転条件に応じて最適なドライブモードを選択でき、高度なトルクベクタリングシステムのポテンシャルを最大限に引き出し、パッティスタが誇るハイパーGT ならではの研ぎ澄まされた実力を解き放つことができます。

アウトモビリ・ピニンファリーナのチーフ・プロダクト&エンジニアリング・オフィサーである Paolo Dellacha 氏は次のように述べています。「ニック・ハイドフェルド氏には 2019 年からご協力いただいています。パッティスタのインテリアモデルで実施した人間工学的試験にて、運転姿勢と HMI システムの評価をしていただいたのが最初でした。その後、高度なドライビングシミュレーターによるパッティスタの「バーチャル」テストもハイドフェルド氏に依頼し、我々はハイパーGT のシャシーダイナミクスの調整に取り掛かりました。ハイドフェルド氏は F1 とフォーミュラ E で培ったドライビングスキルと豊かな経験の持ち主というだけにとどまらず、さまざまな開発段階においてお客様の視点で考え、的確に評価・提案をする能力に長けた人であり、開発プログラム全体を通して素晴らしい役割を果たしてくれました」

「我々はパッティスタを、ハイパーカーに期待される圧倒的なパフォーマンスと、幅広いシーンに対応する使いやすさを兼ね備え、驚異的なパワーとトルクをいつでも発揮でき、日常的に安全に楽しめるクルマにしたいと考えていましたので、ハイドフェルド氏の意見はなくてはならないものでした。そうして完成したパッティスタは、洗練されたバランスのボディとアクスル、完璧に

連動した電動パワートレーンとシャシー制御、最適に調整された5つのドライブモードを搭載。加えて、使いやすいユーザーインターフェースと独自のサウンドエクスペリエンスも装備。バツティスタは、現代のグランツーリスモのあるべき姿を示しています」

## 主要諸元

### パフォーマンス

- 航続距離:最大 500km
- 0-100km/h 加速:2.0 秒未満
- 0-300km/h 加速:12.0 秒未満
- 最高出力:1900hp
- 最大トルク:2360Nm
- 最高速度:350km/h
- 駆動方式:フルトルクベクタリング全輪駆動
- ドライビングモード:
  - カルマ(Calma)
  - プーラ(Pura)
  - エネルジカ(Energica)
  - フュリオサ(Furiosa)
  - カラッテレ(Carattere) (バツティスタのパフォーマンスとダイナミクスをドライバーが設定可能)

### ブレーキ

- ブレンボ CCMR カーボンセラミック 390mm ディスク、6ピストンキャリパー(フロント&リア)

### ホイール

- 標準設定:20 インチ 鍛造アルミニウム「プレツィオーソ」ホイール(フロント&リア)
- オプション:フロント 20 インチ、リア 21 インチの鍛造アルミニウム「インブルソ」ホイール

### タイヤ

- 標準設定:ミシュラン PILOT SPORT 4S
- オプション:ミシュラン PILOT SPORT CUP 2R

### ボディ

- フルカーボンファイバー製モノコックボディとカーボンファイバー製ボディパネル、フロントとリアにアルミニウム製クラッシュ構造

#### バッテリーパック

- レイアウト: T 字型水冷リチウムイオン
- サプライヤー: リマック・アウトモビリ (Rimac Automobili)
- バッテリーエネルギー: 120kWh

#### 充電

- DC 急速充電、最大 250kW

#### 価格

- 198 万ユーロより(税別)

以上

#### プレス用問い合わせ先

Dan Connell

チーフ・コミュニケーション・オフィサー

(M) +49 (0) 160 553 0318

d.connell@automobili-pininfarina.com

#### 詳細については、こちらをご覧ください

[automobili-pininfarina.com/media-zone](https://automobili-pininfarina.com/media-zone)

#### 編集後記

##### AUTOMOBILI PININFARINA BATTISTA

バッティスタは、これまでにイタリアで設計・製造された車両の中で最もパワフルであり、内燃エンジン技術を搭載する現代の公道仕様スポーツカーでは達成できない水準のパフォーマンスを発揮します。0-100km/h 加速は現行 F1 レースカーを凌駕する 2 秒未満、最高出力 1900 馬力、最大トルク 2360Nm を誇り、ゼロエミッションパッケージで究極のエンジニアリングとテクノロジーを両立します。バッティスタの 120kWh バッテリーは、各ホイールに 1 基ずつ搭載された電動モーター計 4 基に電力を供給します。WLTP モードによるシミュレーションで、1 回の充電による航続距離は 500km (310 マイル) を超えます。イタリア・カンピアーノにあるピニンファリーナ S.p.A. (Pininfarina S.p.A.) のアドリエでは、150 台限定のバッティスタが一台ずつ手づくりされます。

##### AUTOMOBILI PININFARINA について

アウトモビリ・ピニンファリーナは、ドイツのミュンヘンにある事業本部に拠点を置き、ラグジュアリー/プレミアム・カーブランドで豊富な経験を積んだ自動車エグゼクティブチームを擁しています。イタリア国内でデザインとエンジニアリングが行われ、手づくりされるハイパーGT「バッティスタ」と今後の全モデルは、すべての主要グローバル市場で「ピニンファリーナ」のブランド名で販売・整備されます。世界で最もサステナブルなラグジュアリーカーブランドを目指す新会社です。

同社はマヒンドラ&マヒンドラ社 (Mahindra & Mahindra Ltd) が 100% 所有し、ピニンファリーナ S.p.A. とマヒンドラ & マヒンドラ社との間で商標ライセンス契約が締結されたことにより、アウトモビリ・ピニンファリーナと命名されました。ピニンファリーナ S.p.A. は、世界で最もアイコン的な車両の多くを手掛けてきたユニークな 90 年の経験に基づき、設計・生産能力をサポートする上で影響力のある役割を果たすこととなります。