



MEDIA SERVICE

KTM X-BOW

- » Das erste Auto von KTM
- » Rennsport-Technologie für die Straße
- » Leichtes, sicheres Kohlefaser-Monocoque
- » Spektakuläres Design
- » Vierzylinder-TFSI von Audi
- » Puristisches, filterloses Fahrerlebnis
- » Performance des Supersport-Segments
- » Hervorragende Abtriebswerte
- » Start einer Pilot-Serie von 100 Stück Ende 2007
- » Entscheidung über Kleinserienfertigung folgt

Premiere am Genfer Automobilsalon

Aggressives Design und sportliches Potenzial: Der KTM X-Bow ist nicht nur ein Meilenstein in der über 50-jährigen Geschichte der Marke, sondern auch eine neue Referenz im kleinen, aber elitären Segment radikaler Leichtgewicht-Sportwagen. Diese Sonderstellung ergibt sich aus dem Konzept: Für sein erstes Auto greift KTM auf edle Werkstoffe, Hi-Tech und das Knowhow angesehener Entwicklungspartner wie Audi und Dallara zurück. Das Ergebnis ist ein straßenzugelassener Sportwagen mit Technologie aus dem Rennsport, beispielsweise mit einem avantgardistischen Monocoque aus Kohlefaser. Dank des niedrigen Gewichts und des in der Basisversion 162 kW (220 PS) starken Audi TFSI Motors übertreffen die Fahrwerte des KTM X-Bow jene von mehr als doppelt so starken Supersportwagen: Mit einem Eigengewicht von rund 700 Kilo beschleunigt der KTM X-Bow in nur 3,9 Sekunden auf 100 km/h.

Der X-Bow versteht sich allerdings nicht nur als Renngerät, selbst wenn er auf Rundstrecken erstaunliche Leistungen erbringen wird. Vielmehr richtet er sich mit fortschrittlichen Technologien und außergewöhnlichen Lösungen an sportliche Piloten, die ein puristisches Fahrerlebnis suchen. Durch den Verzicht auf



© KTM-Sportmotorcycle AG, 5230 Mattighofen/Austria

Contact: KTM Car Press
www.press.ktm-x-bow.com

Neulinggasse 21, 1030 Wien/Austria
Peter Schoenlaub, Tel.: +43 664 325 84 38, schoenlaub@ktmcarpress.at
Michaela Potisk, Tel.: +43 699 108 968 71, potisk@ktmcarpress.at



elektronische Assistenten und heute übliche Komfortmerkmale bietet der X-Bow ein filterloses Abenteuer; dazu tragen seine frei stehenden Räder, die transparente Technik und das reduzierte Konzept ohne Dach, Türen und Windschutzscheibe bei. Der Sportwagen verfügt lediglich über einen 70 Millimeter hohen transparenten Windabweiser. Mit all diesen Vorgaben wird das Fahren des KTM X-Bow zu einem Erlebnis, das in seiner Unmittelbarkeit sonst nur auf Motorrädern zu finden ist.

Der Schritt in die Zukunft

Für den oberösterreichischen Motorradhersteller – den zweitgrößten Europas – war die Entscheidung, seine Geschäftsfelder auf den Automobilmarkt auszuweiten, von großer strategischer Bedeutung. Möglich wurde sie durch das überaus dynamische Wachstum des Unternehmens in den vergangenen 15 Jahren: Seit 1992 konnten der Fahrzeugabsatz im Durchschnitt um 21 Prozent, der Umsatz sogar um 25 Prozent gesteigert werden. KTM ist heute Weltmarktführer im Offroad-Segment und hat sein Modell-Portfolio in den vergangenen Jahren sukzessive auf den Straßenbereich ausgeweitet. „Der Schritt in den automotiven Sektor ist eine logische Fortführung dieser Strategie. Mit dem X-Bow kann KTM nun auch all jenen, die keinen Motorrad-Führerschein besitzen, ein für die Marke typisches Fahrerlebnis bieten“, begründet Stefan Pierer, CEO der börsennotierten KTM Power Sports AG, dieses Investment in die Zukunft des Unternehmens.

Kohlefaser-Monocoque: Rennsport-Knowhow von Dallara

Kohlefaser-Monocoques sind seit Jahren das Sicherheitsnetz der Formel 1. Auf der Straße war diese Technologie bislang nur elitären Supersportwagen der höchsten Preisklassen vorbehalten. Es liegt nun an KTM, diese Lösung erstmals in einem weitaus günstigeren Umfeld anzubieten.

Dabei konnte das Unternehmen vor allem auf das Knowhow von Entwicklungspartner Dallara zurückgreifen. Der Spezialist aus dem oberitalienischen Varano (n der Nähe von Parma) ist seit Jahren anerkannter Experte auf dem Gebiet der Kohlen-Technologie, sowohl in der Konzeption als auch der Produktion von Bauteilen aus diesem leichten, steifen Werkstoff. Das für den KTM X-Bow entwickelte Monocoque ist nicht nur extrem stabil, sondern durch eine integrierte Crashbox auch sicher. Trotzdem wiegt es lediglich rund 70 Kilo und ist daher wesentlich für die spektakuläre Performance des Fahrzeugs verantwortlich.



© KTM-Sportmotorcycle AG, 5230 Mattighofen/Austria

Contact: KTM Car Press
www.press.ktm-x-bow.com

Neulinggasse 21, 1030 Wien/Austria

Peter Schoenlaub, Tel.: +43 664 325 84 38, schoenlaub@ktmcarpress.at
Michaela Potisk, Tel.: +43 699 108 968 71, potisk@ktmcarpress.at



Der Motor: TFSI-Technologie von Audi

Für den Antrieb konnte KTM die Audi AG als Partner gewinnen. Der Vierzylinder TFSI-Motor entspricht auf kongeniale Weise den Bauprinzipien des X-Bow: mit geringem Gewicht, hoher Leistung und intelligenten Technologien.

Herausragendes Merkmal des Motors ist die Benzin-Direkteinspritzung FSI. In diesem Fall wird sie mit einer Abgas-Turboladung samt Ladeluftkühler kombiniert. Dank FSI kann der Motor den Kraftstoff besser nutzen als ein Aggregat mit herkömmlicher Saugrohreinspritzung und kommt im häufig genutzten Teillastbereich sogar mit weniger Kraftstoff aus.

Die Einspritzung erfolgt unter einem Druck zwischen 30 und 110 bar, bewegbare Klappen im Ansaugtrakt versetzen die einströmende Luft in eine walzenförmige Bewegung. Eine stufenlos verstellbare Einlassnockenwelle sorgt bei jeder Drehzahl für eine optimale Zylinderfüllung. Zwei Ausgleichswellen kompensieren die Massenkräfte zweiter Ordnung und gewährleisten damit einen souveränen, vibrationsarmen Lauf.

Der langhubige Vierventiler zeigt im KTM X-Bow eine starke Leistung: Das Drehmoment von 300 Newtonmeter gipfelt auf einem Plateau zwischen 2200 und 4000 U/min. Die Spitzenleistung von 162 kW (220 PS) wird bei 5900 U/min erreicht. Für einen späteren Zeitpunkt sind auch stärkere Motorvarianten im Bereich von 300 PS geplant.

Ergänzt wird das Antriebspaket von einem manuellen Sechsganggetriebe, das ebenfalls aus dem VW-Konzern stammt und auf Wunsch mit Sperrdifferenzial ausgestattet werden kann. Optional wird das Direktschaltgetriebe DSG angeboten werden. Der Antrieb erfolgt über die Hinterräder.

Das Fahrwerk: Direkt und kompetent

Die Fahrdynamik des X-Bow profitiert neben dem niedrigen Schwerpunkt auch von einem souveränen Fahrwerk, das in seinen Grundprinzipien ebenfalls auf Technologie aus dem Rennsport zurückgreift. Die an doppelten Dreieck-Querlenkern aufgehängten Räder verfügen über Federungs- und Dämpferelemente von WP Suspension, vorne in Pushrod-Anordnung.

Ebenfalls auf die beste Reputation kann der italienische Bremsenhersteller Brembo stolz sein. Auch hier erweitert KTM eine in der Motorradwelt begonnene Partnerschaft auf das Automobil. Die mächtige Anlage besteht aus Scheiben



© KTM-Sportmotorcycle AG, 5230 Mattighofen/Austria

Contact: KTM Car Press
www.press.ktm-x-bow.com
Neulinggasse 21, 1030 Wien/Austria
Peter Schoenlaub, Tel.: +43 664 325 84 38, schoenlaub@ktmcarpress.at
Michaela Potisk, Tel.: +43 699 108 968 71, potisk@ktmcarpress.at



mit 305 Millimeter Durchmesser vorne und 262 Millimeter Durchmesser hinten. Im Zusammenspiel mit dem niedrigen Fahrzeuggewicht, der idealen Balance, einem tiefen Schwerpunkt und einer 17-/18-Zoll-Mischbereifung ergeben sich spektakuläre Bremsleistungen: Der KTM X-Bow benötigt bei warmen Bremsen nur 33,1 Meter für die Verzögerung von 100 Stundenkilometer bis zum Stillstand.

Die Aerodynamik: Kiloweise Anpressdruck

Das primäre Entwicklungsziel für den KTM X-Bow lag nicht im Erreichen extremer Endgeschwindigkeiten, sondern in der Fahrdynamik. Dabei hilft dem Sportwagen eine ausgeklügelte Aerodynamik, das Ergebnis vieler Stunden im Windkanal von Dallara. Wichtigstes Element in dieser Disziplin ist der Unterboden, der im hinteren Bereich einen ausgeprägten Diffusor ausweist. Um die Wirkungsweise dieses Diffusors noch besser nutzbar zu machen, wurden die Anlenkpunkte der hinteren Radaufhängungen möglichst hoch angesetzt. Dadurch erreicht der KTM X-Bow bei einer Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometer einen phänomenalen Abtrieb von rund 200 Kilogramm – etwa dreimal so viel wie die meisten Supersportwagen.

Diese fantastische Downforce ermöglicht gemeinsam mit dem leistungsfähigen Fahrwerk extreme Kurvengeschwindigkeiten. Die erzielbare Querbeschleunigung von 1,23 g übertrifft das übliche Niveau von straßenzugelassenen Sportwagen deutlich.

Die aerodynamische Gestaltung war aber auch eine große Herausforderung für die Designer. So musste genügend Luft zu den seitlich hinter den Passagieren angeordneten Einlässen geleitet werden. Der Kühler befindet sich nämlich ebenfalls im Heck des Fahrzeugs, um den Einbau langer, schwerer Kühlschläuche zu vermeiden. Gemeistert wurde die Aufgabe durch spezielle, seitlich waagrecht angebrachte Luftleitbleche, die man zudem als Einstiegshilfe nutzen kann.

Sicherheit: Technologie aus dem Rennsport

Wesentliches Element zum Schutz von Fahrer und Beifahrer ist das solide Kohlefaser-Monocoque, die Sicherheitstechnologie der Formel 1. Ergänzt wird die Struktur durch eine Crashbox in der Nase des Fahrzeugs. Ebenfalls als eine Art Crashbox wurde der am Heck verbaute Schalldämpfer konzipiert; er absorbiert Energie im Fall eines Aufpralls am Heck.



© KTM-Sportmotorcycle AG, 5230 Mattighofen/Austria

Contact: KTM Car Press
www.press.ktm-x-bow.com

Neulinggasse 21, 1030 Wien/Austria
Peter Schoenlaub, Tel.: +43 664 325 84 38, schoenlaub@ktmcarpress.at
Michaela Potisk, Tel.: +43 699 108 968 71, potisk@ktmcarpress.at



Geschützt werden Fahrer und Beifahrer zudem durch Vierpunkt-Gurte, die aus der Welt des Rennsports übernommen wurden. Auf Wunsch kann diese Einheit um einen fünften Sicherungspunkt erweitert werden. Deutlich sichtbar sind die beiden Überrollbügel, die nicht nur massiv wirken, sondern auch gekonnt in die Struktur des Monocoques integriert wurden.

Design: Floating Elements

Für die Form des Fahrzeugs zeichnet das Designstudio von Gerald Kiska verantwortlich. Der Salzburger ist bereits seit 15 Jahren eng mit KTM verbunden und nicht nur mit dem Design der Motorräder, sondern auch mit dem Erscheinungsbild des Unternehmens betraut.

Für das Konzept des ersten Autos der Marke griff Kiska auf viele Merkmale zurück, die man eher der Motorrad- als der Autowelt zuordnet. Jeder Teil erfüllt eine Funktion, die Technik bleibt transparent, die Form betont schlicht. Die wenigen, in orange ausgeführten Karosserieteile sind „Floating Elements“, wie man sie auch von Motorrädern kennt, und stehen für Leichtigkeit und Einfachheit.

Die bewusste Reduktion in allen Belangen betrifft auch die Leuchten: einfache Scheinwerfer, bündig in die Form eingelassene Blinkleuchten und runde Lichter am Heck verzichten auf vordergründige Showeffekte. Stattdessen übernimmt die Karbon-Struktur auch gestalterische Obliegenheiten, und bei Automobilen oftmals versteckte Komponenten wie der Endschalldämpfer müssen zusätzlich zu ihrer Funktion auch ästhetische Aufgaben wahrnehmen.

Die Ausstattung: Puristisch und funktionell

Aufgrund seines klaren Konzepts kann der KTM X-Bow auf viele Elemente verzichten, die üblicherweise für Komplexität und damit für zusätzliches Gewicht sorgen. So macht der schmale Windabweiser ein aufwändiges Heizungssystem und Scheibenwischer überflüssig; auch Türen sind aufgrund der niedrigen Bauhöhe und der zusätzlich abgesenkten Seitenlinie nicht vorgesehen.

Ebenso erfolglos wird man eine klassische Instrumententafel suchen. Sämtliche für das Fahren notwendigen Informationen findet der Fahrer vor sich – auf der Nabe des Lenkrads.



© KTM-Sportmotorcycle AG, 5230 Mattighofen/Austria

Contact: KTM Car Press
www.press.ktm-x-bow.com

Neulinggasse 21, 1030 Wien/Austria
Peter Schoenlaub, Tel.: +43 664 325 84 38, schoenlaub@ktmcarpress.at
Michaela Potisk, Tel.: +43 699 108 968 71, potisk@ktmcarpress.at



Weitere Musterbeispiele für intelligente und einfache Konstruktion sind die Sitze: Die Schalen für Fahrer- und Beifahrersitz wurden nämlich bereits in die Kohlefaser-Konstruktion des Monocoque integriert. Eine Auflage sorgt für straffen Komfort. Um dennoch für Fahrer unterschiedlicher Größen beste Ergonomie zu bieten, besitzt der X-Bow eine manuell verstellbare Pedalerie.

Einen Kofferraum bietet der KTM X-Bow nicht. Sehr wohl sind aber eine innovative, mobile Staubbox für die Fahrzeugpapiere sowie eine Möglichkeit zur Ablage zweier Helme vorgesehen. Die gesetzlich vorgeschriebenen Ausstattungen wie Warndreieck und Erste-Hilfe-Set sowie ein Tirefit-System werden in Staufächern seitlich des Beifahrerfußraums Platz finden. Eine ebenfalls an dieser Stelle mitgeführte Abdeckung schützt den Innenraum des geparkten Fahrzeugs.

Extras: Für Auto und Fahrer

Eine Reihe von Zusatzausstattungen erhöhen das sportliche Potenzial des KTM X-Bow weiter, etwa Kits zur Leistungssteigerung des Motors oder ein Aerodynamik-Paket.

In die gegensätzliche Richtung zielt ein anderer Bereich des Zubehörprogramms: Gemeinsam mit Dainese, dem renommierten italienischen Spezialisten für Motorradbekleidung, werden eine Bekleidungsserie und Helme speziell für den KTM X-Bow entwickelt. Diese intelligenten Bausteine sollen Aufgaben übernehmen, die üblicherweise vom Auto selbst erfüllt werden: Wetterschutz, Klimakontrolle und – dank integrierter Technik – auch Infotainmentfunktionen wie Sound und Mobiltelefonie.

Die nächsten Schritte: Premiere in Genf, Bau einer Pilot-Serie von 100 Stück

Seinen ersten öffentlichen Auftritt feiert ein Prototyp des KTM X-Bow am Genfer Automobilsalon. Dieser Prototyp ist auch die Basis für eine Pilot-Serie von 100 Einheiten, die ab Ende des Jahres 2007 im Werk von Dallara gebaut wird. Die knappe Serie ergibt sich aus den Produktionskapazitäten des italienischen Unternehmens: Wöchentlich können vier bis fünf Fahrzeuge fertig gestellt werden, mit einem hohen Anteil an manueller Arbeit.



© KTM-Sportmotorcycle AG, 5230 Mattighofen/Austria

Contact: KTM Car Press
www.press.ktm-x-bow.com

Neulinggasse 21, 1030 Wien/Austria
Peter Schoenlaub, Tel.: +43 664 325 84 38, schoenlaub@ktmcarpress.at
Michaela Potisk, Tel.: +43 699 108 968 71, potisk@ktmcarpress.at



Aufgrund des Sonderstatus der Pilot-Serie hat sich KTM entschlossen, alle Fahrzeuge aus dieser ersten Fertigung mit einer Reihe an hochwertigen Ausstattungen zu bestücken, die bei einer weiteren Produktion als Extras geführt werden. So zählen zu den serienmäßigen Ausstattungen der ersten Serie das Sperrdifferenzial, Leichtmetallfelgen mit Zentralverschluss, und ein Lenkrad, das wie im Formelsport per Schnellverschluss zum leichteren Ein- und Aussteigen abgenommen werden kann. Die vier Karosserieteile – beim Prototypen in orange lackiert – werden in der Pilot-Serie aus Kohlefaser hergestellt (später sollen sie aus Kunststoff gefertigt werden), und die Dämpfer-Elemente des Fahrwerks sind verstellbar. Selbstverständlich lassen sich über diese Ausstattungen noch weitere individuelle Wünsche verwirklichen.

Aufgrund des höheren Ausstattungsumfangs wird sich naturgemäß auch der anvisierte Basispreis von 40.000 Euro (inkl. USt.) für ein Exemplar dieser Pilot-Serie erhöhen. Ein endgültiger Preis wird erst nach dem Genfer Automobilsalon bekannt gegeben. Bereits nach der Veröffentlichung der ersten Zeichnungen war das Interesse an den Exemplaren der Pilot-Serie überwältigend. Noch im Jänner waren sämtliche Plätze auf der Anmeldeleiste vergeben, mittlerweile ist auch die Warteliste bereits deutlich angewachsen.

Der KTM X-Bow wird im Rahmen einer in Europa möglichen Kleinserien-Homologation für den Straßenverkehr zugelassen. Da die entsprechenden Richtlinien aber EU-weit unterschiedlich definiert sind, wird der X-Bow aus heutiger Sicht in folgenden Ländern typisierbar sein: Deutschland, Finnland, Griechenland, Großbritannien, Niederlande, Österreich, Portugal, Schweiz.

Die Vision: Kleinserienfertigung ab 2008

Abhängig von den Reaktionen auf die Präsentation des Fahrzeugs in Genf erwägt KTM eine auf die Pilot-Serie aufbauende Kleinserienfertigung des X-Bow. Diese Kleinserienfertigung würde eine Jahresproduktion in der Größenordnung zwischen 500 und 1000 Fahrzeugen umfassen, in Österreich stattfinden und 2008 starten. Parallel zu dieser Kleinserienfertigung würde auch eine effiziente Vertriebsstruktur etabliert werden. Im Plan ist ein Netz aus europaweit rund 15 bis 20 Partnern, die sowohl über Erfahrung im Motorsport als auch über eine Anbindung zum Volkswagen-Konzern verfügen.

Eine Entscheidung über die Kleinserienproduktion des KTM X-Bow wird bis Ende April 2007 getroffen werden.



© KTM-Sportmotorcycle AG, 5230 Mattighofen/Austria

Contact: KTM Car Press

www.press.ktm-x-bow.com

Neulinggasse 21, 1030 Wien/Austria

Peter Schoenlaub, Tel.: +43 664 325 84 38, schoenlaub@ktmcarpress.at

Michaela Potisk, Tel.: +43 699 108 968 71, potisk@ktmcarpress.at