



ZUR PERSON

MAG. GERALD KISKA
Der 53-jährige Designer eröffnete 1990 sein eigenes Studio in Salzburg-Anif. Mittlerweile beschäftigt er über 100 Mitarbeiter aus 20 Ländern und konnte zahlreiche nationale und internationale Preise erringen. Zu seinen Kunden zählen Hilti, Zipfer, Stiegl, Atomic, Zeiss; das Mobilitäts-Portfolio umfasst neben KTM auch Arbeiten für Opel, Audi, BMW, Honda und Triumph. Privat fährt Kiska zur Zeit eine KTM 1190 Adventure

Designer, Ideen-Finder, Visionär und Philosoph: Der Salzburger Gerald Kiska über den ersten KTM-Roller der Neuzeit und die Zukunft der Elektromobilität

„E-FAHRZEUGE MÜSSEN LÄSSIG SEIN“

„motomobil“: Roller haben in Europa mittlerweile 60 Prozent Anteil am europäischen Zweiradmarkt. Geht KTM mit der Rollerstudie E-Speed und dessen angekündigter Serienfertigung 2015 vor diesem Marktpotenzial in die Knie? Gerald Kiska: Nein, so würde ich das nicht sehen.

Dabei hat KTM-Boss Pierer in einem Kurier-Interview vor einem knappen Jahr einen Einstieg ins

Scooter-Segment dezidiert ausgeschlossen. Warum nun diese Kehrtwende? Dazu kann ich nichts sagen. Tatsache ist jedoch, dass man in diesem Bereich jeden Tag gescheitert wird. Außerdem ist meiner Meinung nach klar, dass KTM nicht in den Markt der Roller mit Verbrennungsmotoren einsteigen wird. Zum einen hat man dafür selber kein Triebwerk, zum anderen zahlt sich die Entwicklung und Produktion eines solchen Fahrzeugs in Europa

nicht mehr aus. Nun hat sich aber mit der Entwicklung der Enduro Freeride E ein serientaugliches Antriebskonzept ergeben, das verfügbar ist. Klarerweise wurde geprüft, welche anderen Fahrzeugkonzepte damit Sinn machen würden – und wir waren erstaunt,



(1) Verkehrsexperte Peter Schönlaub (links) und Gerald Kiska auf der Mailänder EICMA



Die Studie ist, wie bei KTM üblich, äußerst radikal. Glauben Sie damit den Geschmack von Rollerkunden zu treffen? Dort punkten derzeit eher die Betulichkeit und der Retro-Chic einer Vespa GTS ...

Ja, der Sportroller ist verschwunden. Die Frage ist, ob sich der Markt dagegen entschieden hat oder ob das Thema nach dem Konkurs von Aprilia einfach nicht mehr aufgegriffen wurde – und ob's nicht doch den einen oder anderen Kunden gäbe. Die Studie ist auch ein Versuch, die Resonanz auszutesten.

Die Roller-Studie ist elektrisch angetrieben. Damit reiht sie sich zu anderen Kiska-Konzepten der Vergangenheit, sowohl mit Opel- als auch mit KTM-Emblem. Der Markt hingegen erteilt dem Elektroantrieb derzeit eine deutliche Abfuhr, und viele E-Pioniere kämpfen mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten: Vectrix, Fisker, Tesla. Entwickelt man an den Menschen vorbei? Man muss noch mehr Geduld haben. Wenn der Sprit erst einmal fünf Euro kostet, haben wir wahrscheinlich eine andere Meinung zu diesem Thema. Aber es stimmt, es wurde eine zu große Euphorie ausgelöst, die sich jetzt auf eine rationale Größe reduziert hat. Meiner Meinung nach war die Anschubfinanzierung durch die Politik zu kurzfristig gedacht. Es wurde einfach angenommen, dass Elektromobilität preislich so schnell attrak-

wie gut es in einen Roller passt und wie viel Spaß es darin macht. Außerdem waren wir überrascht, welche Fahrleistungen und Reichweiten wir erreichen können.

Können Sie uns ein paar Details nennen? Wir haben die Akkuleistung beim E-Speed gegenüber der Freeride E verdoppelt, also auf 4200 Wattstunden gebracht. Damit sollte sich eine Reichweite von 60 Kilometer ausgeben.

Der große Elektroscooter von BMW hat Ladetechnik und -kabel an Bord. Wie sieht's damit im kompakten E-Speed aus? Ein Ladegerät ist bereits integriert, und für ein Ladekabel werden wir bis zum Serienmodell auch noch Platz finden; vielleicht sogar für eine kleine ausziehbare Kabeltrommel.

Und wie sieht das Ergebnis bis jetzt aus? Recht gut, wir sind mit dem Feedback zufrieden; zuerst in Tokio, zuletzt über die Kommentare von Interessenten und potenziellen Händlern.





mithilft. Wenn ein Opel Rak-E gegen einen Range Rover im normalen Stadtverkehr antritt, dann verstehe ich, dass auch sicherheitstechnische Bedenken vorhanden sind und der Vorteil der E-Mobilität nicht ausspielbar ist. Man müsste schon die Verkehrsströme entflechten. Wenn eine E-Fahrspur eingeführt wird, wo diese Leichtgewichtsfahrzeuge unter sich sind und zudem in urbane Bereiche hineindürfen, die für die Verbrennungsmotoren gesperrt sind, dann gebe ich dieser neuen Fahrzeugklasse eine reale Chance.

(1) Das KTM-E-Dreirad ist ein funktionsfähiger Prototyp. Kommt eine Überleitung in die Serie? (2) und (3) Kiska-Studien zum Thema „leichte Mobilität“

Also sind jetzt die Politiker gefordert?

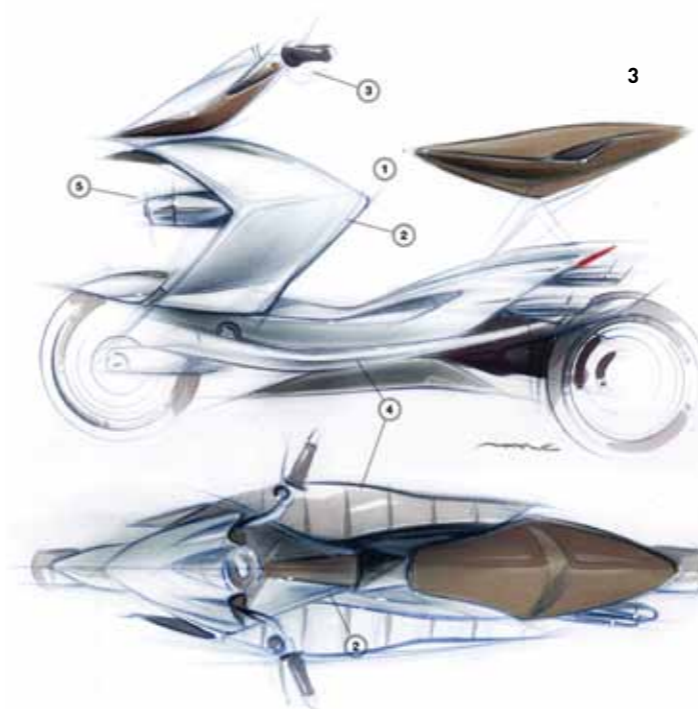
Ja, alle Beteiligten sollten erkennen, wie das Gebot der Stunde aussieht – und ihren Beitrag



leisten. Ich fände ein tieferes Verständnis der Politik für E-Mobilität wichtiger als die sinnlose Förderung von Elektrobikes, die wir aus Taiwan importieren. Dafür habe ich wenig Verständnis.

Hat der E-Antrieb im Zweirad außerhalb von Rollern und Offroad-Konzepten wie der Freeride E eine Zukunft?

Es ist kein Überland-Antriebskonzept. Heute ein Superbike mit E-Antrieb zu bauen, halte ich nicht für besonders zweckmäßig. Ich würde mich auf Bereiche konzentrieren, wo man schnell in sinnvolle Anwendungen kommt – aber damit gleich damit gleich zum Mars zu fliegen, das halte ich nicht für sinnvoll.



tiv wird, dass in kürzester Zeit eine Alternative zu Verbrennern existieren wird. So wurden und werden Unmengen an Fördergeldern in die falschen Kanäle für die Entwicklung von Elektrofahrzeugen gesteckt.

Was wäre besser gewesen?

Ein Test wäre es zum Beispiel gewesen, in Wien den ersten Bezirk für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu sperren. Wenn man als einziger vor den Stephansdom fahren darf, dann hätte die E-Mobilität eine reale Chance auf Kultstatus, und das Thema hätte sich schnell von allein erledigt. Oder lassen wir doch in Salzburg E-Fahrzeuge die O-Bus-Spur benutzen. Ich bin mir sicher, die Verkaufszahlen von E-Mobilen würden sofort ansteigen, weil jeder den Zeitvorteil mitnehmen möchte.

Bei den alternativen Antrieben scheint man sich derzeit nicht sicher zu sein: Sollen sie futuristisch

aussehen oder möglichst normal, um die Kunden nicht zu verschrecken. Wie ist ihr Ansatz?

Eine Innovation muss man immer erst über die Emotion einführen, nicht über die Ratio. Das Elektrothema wurde von Anfang an zu vernunftbetont geführt. Was bleibt dann übrig? Ein urfades Fortbewegungsmittel, das mich nicht anspricht, den dreifachen Preis des üblichen Technikstandes kostet und keinen sofort erkennbaren Vorteil bringt ... Warum soll ich mir das antun? Das Fahren mit Elektrofahrzeugen muss lässig sein.

In einem sind sich Experten einig: Für die urbane Mobilität müssen die Lösungen kleiner und sparsamer werden. Wird sich da zwischen Rollern und Micro-Cars eine weitere Nische auf tun – Stichwort Renault Twizy? Ich hoffe es, aber es geht nur dann, wenn der Gesetzgeber

SCHACHNER ELEKTROBIKES advertisement with images of an electric car, scooter, and bicycle.

MOTORBOX advertisement for Piaggio/Vespa and Automatik Roller with prices and contact info.

Monkey King SKYMAX 125CCM advertisement with price €1390,-.