

ZUR PERSON

Mag. Gerald Kiska sammelte Erfahrungen bei deutschen Designunternehmen sowie bei Porsche Design in Salzburg. 1990 gründete er KISKA, das heute mit 80 Mitarbeitern aus zwölf Nationen eines der führenden Designunternehmen in Europa ist. Seit der ersten KTM Duke ist er für das Design der KTM-Bikes und auch für den kompletten Markenauftritt der Mattighofener zuständig. Zu den weiteren internationalen Kunden von Kiska zählen unter anderem Audi, Opel, Generic, AKG, Gasteiner, AKG, Kästle, Braun ...



ÜBER SCOOTER, ÜBER ELEKTRISCHE ZWEI- UND DREIRÄDER

„DER KTM-ROLLER FÄHRT MIT BATTERIE!“



„*motomobil*“: In der allerersten „*motomobil*“-Folge im Sommer 2010 konnten wir exklusiv die Absicht von KTM-Chef Stefan Pierer vermelden, in absehbarer Zeit eine Reihe von KTM-Rollern mit kleinen Hubräumen auf den Markt zu bringen. Wie weit ist denn das Projekt in der Zwischenzeit gediehen, kann man gar schon erste Ideen dazu erfahren oder Entwürfe sehen?

Gerald Kiska: Der Plan besteht nach wie vor. Allerdings verrate ich kein Geheimnis mit der Anmerkung, dass es für die Rollerentwicklung noch keine genaue und akkordierte Zeitschiene gibt. Erwarten Sie die ersten Modelle also noch nicht so bald. Ich darf aber auch hinzufügen, dass sich immer mehr abzeichnet, dass das KTM-Rollerprojekt mit hoher Wahrscheinlichkeit auch eine elektrische Komponente haben wird.



Das heißt: Ein oranger KTM-E-Scooter rollt an? Noch immer sind die Zulassungszahlen von Elektrorollern ja alles andere als berauschend ...

Wenn man sich die weltweite Bevölkerungsentwicklung, den dadurch steigenden Mobilitätsbedarf, die urbane Entwicklung sowie den fossilen Ressourcenschwund samt Preiskurve ansieht, dann muss man kein Hellscher für die Prognose sein, dass an der Elektromobilität kein Weg vorbei führen wird. Über das sinnvolle und machbare Tempo dieser Entwicklung kann man natürlich geteilter Meinung sein. Und im Zug dieser Umstellung wird auch kein Weg



daran vorbeiführen, dass Individualfahrzeuge viel kleiner und leichter – und damit auch weniger und energiesparender – sein werden. Das Zweirad, ob Roller oder Motorrad, hat da gute Systemvoraussetzungen. Im Sommer durfte ich ein Referat im Forum Alpbach über die Trends der urbanen Mobilität halten, dazu habe ich aufschlussreiche Tatsachen recherchiert: In London zum Beispiel ist in der Rush Hour die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Fahrzeugs schlappe drei Kilometer pro Stunde; privilegierte Verkehrsteilnehmer wie

Autobusse und Taxis kommen auf fünf km/h; und Kurierdienste auf Motorrädern erreichen 15 Stundenkilometer, ganz ohne Privilegien. Ein europäischer Autohersteller hat in einer Studie festgestellt, dass nicht nur Motorräder, sondern überhaupt kurze und schmale Vehikel – also auch Dreiräder – über dieselbe Distanz bis zu 30 Prozent Betriebszeit sparen. Also auch Energie und Kosten.

Zur Enduro KTM Freeride ab 2012 und zum elektrischen Dreirad-Auto – dem Kabinenroller E3W – kommt also auch der Elektroroller von KTM. Hoffentlich! Und zwar in logischer Folge. Die Entwicklung des Antriebspaketes für den E-Crosser war enorm zeitaufwändig und kostenintensiv. Wir haben es hier immerhin mit Hochvolt-Technologie zu tun, die auch unter den härtesten Einsatzbedingungen absolut betriebssicher sein muss. Die-



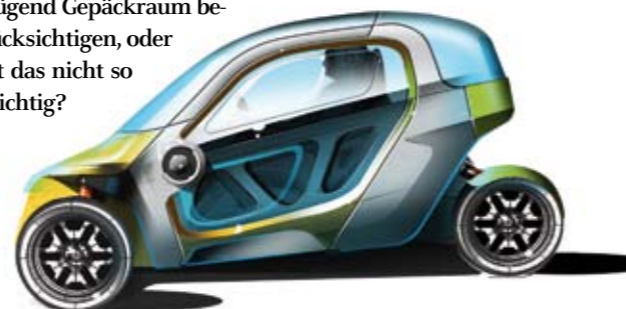
sen Stand der Entwicklung kann kein anderes derzeit am Markt erhältliches Elektromotorrad abieten. Und da liegt es natürlich nahe, dass KTM diesen Antrieb – in verschiedenen Mutationen – in mehreren Fahrzeugen anbieten will. Dass wir mit einem Plan für einen leistungsfähigen Elektroroller nicht ganz falsch liegen, zeigt ja auch das BMW-Projekt mit dem Concept e. Der KTM Electric Threewheeler, der im Sommer 2011 erstmals gezeigt wurde, passt ebenfalls in diese Strategie.

Somit ist auch die Ankündigung besser zu verstehen, dass KTM die Akkus selber herstellen will und in

Mattighofen eine Batteriefertigung entstehen soll. Beim E3W wurde für den September ein weiterer fahrerfähiger Prototyp angekündigt. Wie sieht's damit aus?

Das Fahrzeug ist gerade fertig geworden. Aber wir wissen derzeit nicht, ob wir es herzeigen. Denn wir stehen mit einem Automobilhersteller in Verhandlung, den ich jetzt nicht nennen darf, der den E3W vielleicht in Serie produzieren wird. Da können sich in Kürze interessante Neuigkeiten ergeben. Bei der Ankündigung der Akku-Herstellung muss man genau sein: Die einzelnen Zellen produziert KTM nicht, die werden zugekauft. Aber wir „paketieren“ sie und versehen das Battery Package mit Regelelektronik. Durch die vielen Anfragen und Aufträge von Autofabriken sind die Kapazitäten von Batterieerzeugern momentan ziemlich ausgeschöpft, deswegen wird dieser Bereich für einen kleinen Hersteller wie KTM durchaus interessant.

Sie sind als dynamischer Motorradfahrer bekannt. Haben Sie auch ein Naheverhältnis zu Rollern? Mögen Sie diese Art von Fahrzeugen überhaupt? Und wird ein kommender KTM-Roller „klassische Rollertugenden“ wie Wetterschutz und genügend Gepäckraum berücksichtigen, oder ist das nicht so wichtig?



Wenn die Räder nicht kleiner als 14 Zoll sind, fahre ich sehr gerne damit! Es gibt Strecken und Gebiete, in die ich nicht mehr mit dem Auto fahre – zum Beispiel in die Salzburger Innenstadt, das ist völlig sinnlos. Was die erstrebenswerten Rollereigenschaften betrifft: Es ist ganz klar, dass auch eine sportlich orientierte Marke wie KTM nicht an der Zielgruppe vorbeikonstruieren kann – ein Roller hat ein alltagstaugliches und höchst praktisches Fahrzeug zu sein.

Welche Roller gefallen Ihnen, welche eher nicht? Oder anders ge-



- [1] Gerald Kiska: „Die meisten Roller sehen irgendwie zusammengewürfelt aus“
- [2] Kiska, Ministerin Doris Bures, Stefan Pierer und das KTM-Elektrodreirad
- [3] Auch hinter der auf der IAA 2011 gezeigten Studie Opel RAK steckt Designer Kiska



fragt: Was wäre am Rollerkonzept verbesserungswürdig, was sollte man weiterentwickeln?

Konkrete Beispiele möchte ich jetzt eher nicht nennen. Aber grundsätzlich fällt mir auf, dass viele der Vehikel einen zusammengewürfelten Eindruck machen. Dass also ein wenig attraktiver Stahlrahmen und die Technik, die zudem oft nicht gerade die neueste ist, von einer Plastikhaut kaschiert wird. Da könnte ich mir gesamtheitlichere, integrierte Lösungen vorstellen.

Also vielleicht ein Monocoque-Chassis. Oder eine Akku-Box als tragendes Fahrwerksteil, wie beim BMW-Elektroroller?

Genau so sehe ich das. ©



Zukunftsweisende Zweirad-Technologie



- Modernste Elektroroller & Elektro-Motorräder
- Professionelle Marketing-Unterstützung für Wiederverkäufer
- Top-Preise durch Direktimport, umfangreiches Ersatzteillager



Import: e-one, 8224 Kaindorf; Händlerkontakt Info: www.e-one.co.at

! Bestseller

www.motorradbuch.at

Katalog anfordern!

Alle Anleitungen auf: www.reparaturanleitung.com - Mail: multiplex@bestseller.co.at

Piaggio / Vespa
416 Seiten, 1300 Abb.,
20 farbige Stromlaufpläne,
1996 bis 2006, 50-200cm³
21 x 27 cm, gebunden
Best-Nr.: 5244
€ 27,90

Automatik Roller
88 Seiten, 975 s/w-Abb.,
5 Stromlaufpläne,
76 Datenblätter,
21 x 27 cm, kartoniert
Best-Nr.: DK5218
€ 27,90



Zentrale: A-2334 Vösendorf, Multiplex SCS Allee 466 - Tel. & Fax: 02236/614 22
Filiale: Motorbox 1130 Wien, Hietzinger Hauptstr. 22 - Tel.: 01/877 61 25 Fax: 01/877 61 02
Filiale: A-1200 Wien, Millennium City E56 - Tel. & Fax: 01/374 97 58



nur 2.690,-

Mopedzulassung, 60 Cent/100 km, nur 38 kg



nur 3.190,-

Geländespaß mit 50 km/h, nur 32 kg

Made in EU

RACING BACHNER
WWW.BACHNER-LUNZ.AT
07486 / 200 20