

## KTM X-BOW Media Information 79. Internationaler Auto Salon Genf 2009

### Inhaltsverzeichnis

1. DER KTM X-BOW IM AUTOMOBIL-JAHR 2009
2. DER KTM X-BOW STREET
3. DER KTM X-BOW CLUBSPORT
4. DER KTM X-BOW SUPERLIGHT
5. DER KTM X-BOW GT4
6. DER KTM X-BOW ROC
7. WEGWEISENDE INNOVATIONEN IM KTM X-BOW
8. „READY TO RACE“: DER KTM X-BOW UND SEIN WEG AUF DIE RENNSTRECKE
9. RACEORANGE: DEN KTM X-BOW AUF DER RENNSTRECKE SELBST ERLEBEN
10. POWERPARTS & POWERWEAR: EQUIPMENT FÜR DEN X-BOW UND SEINE BESITZER
11. TECHNISCHE DATEN
12. HINTERGRUND: WER IST KTM?
13. PRESSEKONTAKT

KTM-Sportcar Produktions GmbH, März 2009

## **1. Der KTM X-BOW im Automobil-Jahr 2009 Neues Model Line-Up, die X-BOW-Trophy, PowerParts & PowerWear**

Die Serienversion des KTM X-BOW feiert einjähriges Jubiläum: Vor genau einem Jahr wurde auf dem Genfer Automobilsalon zum ersten Mal der KTM X-BOW in seiner endgültigen Form präsentiert. Zur Begeisterung der unzähligen Interessenten, die bereits die Studie ein Jahr zuvor enthusiastisch aufgenommen hatten, büßte der X-BOW auf dem Weg in die Serienproduktion nichts von seiner Radikalität, seinem Purismus und seinen technologischen Innovationen ein.

Dabei waren von der ersten visionären Idee durch KTM-CEO Stefan Pierer und KISKA-CEO im Herbst 2005 bis zur Präsentation im Frühjahr 2008 gerade einmal zweieinhalb Jahre vergangen. Nur weitere sechs Monate später wurde in der neu errichteten Manufaktur in Graz der erste KTM X-BOW an seinen Besitzer übergeben – ein Zeitplan für die Erschaffung eines radikal neuen Automobils, den selbst kühne Optimisten nicht für möglich gehalten hätten und der durch Partner wie Dallara oder Audi, vor allem aber erst durch das großartige Engagement der KTM-Mitarbeiter selbst möglich wurde.

Im ersten halben Jahr der Produktion wurden bereits rund 400 Stück des KTM X-BOW verkauft und davon zum aktuellen Zeitpunkt über 250 Stück ausgeliefert. Vom ursprünglichen Plan, pro Jahr rund 1.000 Stück zu verkaufen, rückte KTM mittlerweile ab: „Die allgemeine wirtschaftliche Lage trifft natürlich nicht nur große Automobilhersteller“, erklärt dazu KTM-CEO Stefan Pierer: „Auch wir spüren die Kaufzurückhaltung vieler Interessenten, egal ob im Motorrad-Bereich oder eben beim X-BOW. Wir haben aber eine extrem schlanke Fertigungsstruktur und können auf die geänderten Rahmenbedingungen sehr gut reagieren. Dass wir unser Verkaufsziel von 1.000 Einheiten pro Jahr auf rund 600 nach unten korrigiert haben, ist ein Zugeständnis an diese Situation. Gleichzeitig intensivieren wir allerdings unsere Bemühungen rund um den X-BOW, strecken den Modellzyklus, bauen unser Servicepartner-Netz massiv aus und bringen für das Jahr 2009 außerdem ein äußerst attraktives Model Line-Up, das für jeden Interessenten das passende Fahrzeug zu attraktiven Preisen bietet. Darüber hinaus wollen wir mit der X-BOW-Trophy, dem RaceOrange-Programm sowie mit unseren speziellen PowerParts- und PowerWear-Produkten Kunden und Interessenten noch näher an die Marke KTM und den X-BOW binden.“

Uns so startet KTM auf dem 79. Genfer Automobil-Salon mit gleich fünf verschiedenen X-BOW-Modellen und vielen weiteren Neuigkeiten in das Automobil-Jahr 2009. Vom preislich äußerst attraktiven Einstiegsmodell, dem X-BOW Street (49.980,- (zzgl. nationaler Steuern und Einfuhrabgaben) über den X-BOW Clubsport, der um 59.980,- Euro (zzgl. nationaler Steuern und Einfuhrabgaben) als perfektes Einstiegsmodell für die Rennstrecke dient, bis hin zu dem FIA homologierten Rennfahrzeug für Profis, dem X-BOW GT4 (82.900,- zzgl. nationaler Steuern und Einfuhrabgaben) umfasst die Palette noch zwei weitere, attraktive Modelle: Den X-BOW Superlight, der mit sämtlich verfügbaren technischen Highlights und radikalem Leichtbau überzeugt, sowie den X-BOW ROC, der als Hommage an die Teilnahme von KTM beim prestigeträchtigsten Motorsport-Event des Jahres, dem „Race of Champions“, zu verstehen ist – und der gemeinsam mit dem X-BOW Street auf dem Genfer Automobilsalon 2009 seine Weltpremiere feiert.

Darüber hinaus informiert KTM über die X-BOW-Trophy 2009, über das spektakuläre RaceOrange-Programm, aber natürlich auch über die speziell für den X-BOW geschaffenen PowerParts- und PowerWear-Kollektionen.

## 2. Der KTM X-BOW Street

Aggressives Design und sportliches Potenzial: Der X-BOW ist ein Meilenstein in der über 50-jährigen Geschichte der Marke KTM. Und er ist zugleich eine neue Referenz im kleinen, aber elitären Segment radikaler Leichtgewicht-Sportwagen. Das ist im durch sein Konstruktionskonzept praktisch in die Wiege gelegt: KTM greift für sein erstes Auto auf edle Werkstoffe, Hi-Tech und prominentes Knowhow zurück. Das Ergebnis ist ein für den Straßenverkehr zugelassener Sportwagen mit reinrassiger Rennsport-Technologie. Dazu gehört ein avantgardistisches Monocoque aus Kohlefaser, wie es beispielsweise auch in der Formel 1 wegen des dadurch gebotenen Gewichts- und Sicherheitsvorteils heute Standard ist.

Dank des niedrigen Gewichts und des 177 kW (240 PS) starken Audi 2.0 TFSI Motors setzt der KTM X-BOW neue Maßstäbe und punktet auch in der Liga nominell stärkerer Sportwagen. Mit nur rund 790 Kilo beschleunigt er in nur 3,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 km/h. Dabei liegt der Kraftstoffverbrauch (7,9 Liter/100 km) und die Schadstoff-Emissionen (187,23 g/km) auf dem Niveau gut motorisierter Kleinwagen.

Der X-BOW versteht sich indes nicht nur als Renngerät, obgleich er auf Rundstrecken erstaunliche Leistungen erbringt. Vielmehr richtet er sich an sportliche Piloten die ein puristisches Fahrerlebnis, fortschrittliche Technologien und außergewöhnliche Lösungen suchen. Durch den Verzicht auf elektronische Assistenten und schwergewichtige sowie überflüssige Komfortmerkmale bietet der X-BOW ein filterloses Fahrvergnügen. Dazu tragen seine frei stehenden Räder, die transparente Technik und das unverfälschte Konzept bei, das den X-BOW ohne Dach, Türen und Windschutzscheibe auskommen lässt. Der Sportwagen verfügt lediglich über einen 70 Millimeter hohen, transparenten Windabweiser. So wird das Fahren mit dem KTM X-BOW zu einem Erlebnis, das in seiner Unmittelbarkeit sonst einzig auf Motorrädern oder in Formel-Rennwagen zu finden ist.

Für das Modelljahr 2009 gibt es ein neues Produkt-Line-Up – und somit liegt der Einstieg in die neue Sportwagen-Dimension von KTM nun bei 49.980,- Euro (zzgl. nationaler Steuern und Einfuhrabgaben) für den X-BOW „Street“, der auch mit seiner Basisausstattung das absolute Maximum an Fahrspaß.

### Die Serienausstattung im Detail (Auszug):

- Kohlefaser-Monocoque mit Crashbox in Sichtkarbon
- Audi 2.0 TFSI Motor mit Benzindirekteinspritzung und 177 kW (240 PS)
- Glatflächiger Rennsport-Unterboden mit Frontsplitter und Heckdiffusor aus Aluminium-Composite
- Individuell justierbare Pedalerie und verstellbares Multifunktionslenkrad
- Keyless-Go-System
- Lackierte Felgen
- 4-Punkt-Sicherheitsgurt

Als Sonderausstattung ab Werk sind das abnehmbare Lenkrad ebenso bestellbar wie das Sperrdifferential oder straßenzugelassene Semi-Slicks – und natürlich gibt es eine umfangreiche Auswahl an PowerParts.

### 3. Der KTM X-BOW Clubsport

Schon als KTM-CEO Stefan Pierer und Designer Gerald Kiska die Idee zu ihrem ersten vierradrigen Fahrzeug hatten, war die Vorgabe klar – sie entstand aus der Firmenphilosophie von KTM, wonach der X-BOW ein echtes „Ready to Race“-Produkt sein musste: Ob auf der Straße oder auf der Rennstrecke – der revolutionäre Supersportwagen sollte überall gleichermaßen zu Hause sein. So kam es, dass man für die Umsetzung der radikalen Ideen den besten Spezialisten auswählte: Dallara, die italienische Rennsport- und Supersportwagen-Schmiede, die in beinahe allen führenden Rennserien der Welt mit eigenen Konstruktionen Siege erobert. Gemeinsam wurden die Eckdaten festgelegt – und mit einer Querbeschleunigung von 1,5 g und einem Abtrieb von rund 200 Kilogramm bei 200 km/h war das Ziel, neue Rekordwerte für straßenzugelassene Serienfahrzeuge zu erreichen.

Natürlich wurden all diese Vorgaben erreicht – schon der KTM X-BOW Clubsport überzeugt damit Amateure und Profis auf und abseits der Rennstrecke. Für all jene, die gerne regelmäßig einen Abstecher auf die Rundstrecke machen, gibt es jetzt einen speziell auf ihre Anforderungen und Bedürfnisse abgestimmten X-BOW: Der Clubsport vereint Straßenzulassung und Rennstrecken-Eignung auf perfekte Art und Weise, vor allem in Sachen Sicherheit legt er den ohnehin schon einzigartigen Standard noch einmal höher. Das Fahrwerk, das durch die verstellbaren Stoßdämpfer (inkl. Preload-Adjuster) in Pushrod-Anordnung bereits auf Technologie aus dem Formel-Rennsport vertraut, wird durch verstellbare Stabilisatoren und Pushrods noch exakter justierbar und bieten sowohl dem engagierten Hobby-Racer als auch dem Semi-Profi vielfältige Abstimmungsmöglichkeiten.

Beim X-BOW Clubsport bietet KTM seinen Käufern um 59.980,- Euro (zzgl. nationaler Steuern und Einfuhrabgaben) aber vor allem die Sicherheitstechnologie aus dem GT-Rennsport, das ohnehin schon extrem sichere Monocoque ist dabei in vielen Punkten noch einmal verstärkt. Die Überrollbügel sind aus Stahl gefertigt, auch die vordere Überrollschutz-Struktur des Monocoques ist noch einmal verbessert. Dazu kommen die seitlichen „Protection Drops“, die ein Verhaken mit Rädern anderer Fahrzeuge verhindern, Sechspunkt-Gurt, Not-Aus-Schalter, Racing-Kopfstütze, Feuerlöscher und Trockenbatterie.

#### Die Serienausstattung im Detail (Auszug):

- Kohlefaser Racing-Monocoque mit Crashbox in Sichtcarbon
- Audi 2.0 TFSI mit Benzin-Direkteinspritzung
- Mechanisches Sperrdifferential
- Glattflächiger Rennsport-Unterboden mit Heckdiffusor aus Aluminium-Composite und Kohlefaser Frontsplitter
- Sportfahrwerk, einstellbar in Zug- und Druckstufe und mit Preload-Adjuster
- Verstellbare Push-Rods und verstellbarer Stabilisator vorne / hinten
- Seitenauffahrschutz und Stahl-Überrollbügel
- 6-Punkt-Sicherheitsgurt, Racing-Kopfstütze, Stahl-Abschleppösen
- Elektrik-Hauptschalter, Handfeuerlöscher und Trockenbatterie
- Individuell justierbare Pedalerie
- Verstellbares und abnehmbares Multifunktions-Lenkrad

#### 4. Der KTM X-BOW Superlight

Gewicht vermindert Leistung und beeinträchtigt das Fahrerlebnis: Daher fehlen im KTM-X-BOW viele herkömmliche Dinge, die als Annehmlichkeiten gelten könnten. Die radikale Konstruktion ohne Dach, der Verzicht auf eine Windschutzscheibe, das Weglassen von Klimaanlage und Unterhaltungssystem sollen die Konzentration auf ein Fahrerlebnis ermöglichen, das sonst nur auf einem Motorrad zu finden ist. Doch damit nicht genug: Zum ersten Mal überhaupt in der Geschichte des Serien-Automobilbaus kommt ein Chassis komplett aus Kohlefaser, genauer gesagt ein Kohlefaser-Monocoque, zum Einsatz.

Seit vielen Jahren bildet diese Chassis-Technologie das Sicherheitsnetz der Formel 1, auf der Straße waren es bislang nur ganz wenige Supersportwagen der höchsten Preisklasse, in denen Kohlefaser-Monocoques verwendet wurden. KTM ist stolz, das erste Unternehmen zu sein, das diese Chassis-Technologie in erschwinglicher Form anbietet. Gemeinsam mit der Renn- und Sportwagenschmiede Dallara und dem Kohlefaser-Spezialisten Wethje konnte das österreichische Unternehmen den leichtgewichtigen X-BOW Wirklichkeit werden lassen.

Kohlefaser, das High-Tech-Material aus Raumfahrt und Formel 1, eröffnet dem Sportwagenbau völlig neue Möglichkeiten, die bei der Konstruktion konsequent genutzt wurden. So verbindet der X-BOW eine unvergleichlich feste Struktur – 35.000 Nm<sup>o</sup> trotz des offenen Cockpits – mit extrem geringen Gewicht – lediglich 90 Kilogramm wiegt das gesamte Carbon-Composite-Monocoque und nicht zuletzt mit einzigartiger Sicherheit: Die hochfeste Überlebenszelle konnte auf Anhieb die strengen Anforderungen der FIA-Crashtests erfüllen!

Als X-BOW Superlight trägt der einzigartige Sportwagen von KTM seine aus dem Rennsport stammende Technologie ganz offen zur Schau: Zum monolithischen Monocoque mit aufgesetzter Carbon-Crashbox und den Stoßdämpfern in Pushrod-Anordnung kommen die schwarzen Body-Panels in Sichtcarbon, die dem „Superlight“ seine technoide, einzigartige Ästhetik verleihen. Aber auch sonst lässt das Topmodell aus dem X-BOW Line-Up keine Wünsche offen. Um 79.980,- Euro (zzgl. nationaler Steuern und Einfuhrabgaben) gibt es unter anderem das Sperrdifferential, Zentralverschlussfelgen, Laptimer und vieles mehr.

##### **Die Serienausstattung im Detail (Auszug):**

- Kohlefaser-Monocoque mit Crashbox in Sichtcarbon
- Audi 2.0 TFSI Motor mit Benzindirekteinspritzung und 177 kW (240 PS)
- Glatte flächige Rennsport-Unterboden mit Frontsplitter und Heckdiffusor aus Kohlefaser-Composite
- Body Panels und Radabdeckungen aus Kohlefaser
- Individuell justierbare Pedalerie
- Verstellbares und abnehmbares Multifunktionslenkrad
- Keyless-Go-System
- Sportfahrwerk, einstellbar in Zug- und Druckstufe und mit Preload Adjuster
- Sperrdifferenzial
- Lackierte Leichtmetallräder mit Zentralverschluss

## 5. Der KTM X-BOW GT4

Motorsport wird bei KTM groß geschrieben. Nicht umsonst konnte man bislang mehr als 160 Weltmeistertitel erringen – von Rallye über Enduro bis hin zu Straßenrennsport. Kein Wunder also, dass gleichzeitig mit der Planung der Serienproduktion schon der Einsatz des X-BOW auf der Rennstrecke vorbereitet wurde. Für die Entwicklung des X-BOW GT4 konnte KTM – wie auch beim Serienauto – auf die umfassende Erfahrung von Dallara vertrauen. Bereits im Februar 2008 wurde das Rennfahrzeug erstmals getestet, im März folgte die offizielle Präsentation und der auf Antrieb bestandene FIA-Crashtest, im April bestritt man bei der legendären „Tourist Trophy“ in Silverstone die ersten Rennen und konnte nicht nur die Supersport-Klasse gewinnen, sondern auch in der Gesamtwertung auf Anhieb unter die Top-Fünf fahren. Noch lange bevor die ersten Serien-X-BOWs vom Band liefen, war KTM auf der Rennstrecke erfolgreich – so kann man guten Gewissens behaupten, dass der X-BOW auf der Rennstrecke geboren wurde und wichtige Erkenntnisse aus diesem Engagement selbstverständlich noch in die Serienproduktion übernommen wurden. Nach dem erfolgreichen Auftakt in Silverstone ging es im selben Ton weiter: Nur wenige Wochen später folgte der erste Podiumsplatz in der GT4-Gesamtwertung als Dritter, beim Finalrennen in Nogaro gelang auch noch die erste Pole-Position – vor allen anderen (stärkeren) GT4-Teams. Der Sieg in der Supersport-Klasse war da schon längst fixiert, die ersten drei Plätze wurden von drei KTM-Piloten (Christopher Haase, Dennis Reitera und Catharina Felser) belegt.

Seit Anfang Jänner gibt KTM die siegreiche Technologie an seine Kunden weiter: Der X-BOW GT4 kostet 82.900,- Euro (zzgl. nationaler Steuern und Einfuhrabgaben) und erfüllt dabei höchste Sicherheitsansprüche. So sind die schon in Serie hochfesten Aluminium-Überrollbügel hier in Stahl ausgeführt, die Flanken des Fahrzeugs sind mit einer zusätzlichen Lage Kevlar verstärkt, um Schutz vor dem Eindringen besonders spitzer Objekte zu bieten. Zwischen Vorder- sowie Hinterrädern ist ein spezieller Seiten-Aufprallschutz angebracht, der verhindern soll, dass sich die Räder der Fahrzeuge verhaken. So ausgerüstet erfüllte der KTM X-BOW GT4 auf Anhieb die FIA-Crash-Vorschriften nach Artikel 258a und ist damit auf demselben Sicherheits-Level wie offene Formel- oder ALMS-Fahrzeuge. Ein 70 Liter fassender Sicherheitstank mit beidseitigen Tanköffnungen zur Schnellbetankung garantiert kurze Stehzeiten bei den Boxenstopps. Zusätzlich spendierte man dem X-BOW GT4 eine Racing-Auspuffanlage, spezielle aerodynamisch optimierte Kotflügel und Scheinwerferabdeckungen sowie eine neue Fahrwerksabstimmung inklusive verstellbarer Stabilisatoren und Pushrods.

Doch der X-BOW GT4 bietet noch weitere Vorzüge, die er sich mit seiner straßenzugelassenen Serienvariante teilt. Da wäre vor allem der modulare Aufbau, der das Fahrzeug baukastenähnlich flexibel reparierbar werden lässt. Im Falle eines Unfalls gibt es – sofern das Monocoque unbeschädigt bleibt – keine verzogene Karosserie oder deformierte Aufnahmestellen, an denen neue Teile nicht mehr angeschraubt werden können. Die beschädigten Teile sind in kürzester Zeit ausgetauscht, der X-BOW für gewöhnlich im Handumdrehen wieder „Ready to Race“. Das senkt natürlich die im Rennsport so wichtigen „Running Costs“. Mitverantwortlich dafür ist außerdem der 240 PS starke TFSI Motor von Audi. Das zwei Liter Aggregat mit Turboaufladung ist nicht nur zuverlässig, sondern auch äußerst sparsam. Dank der modernen Benzindirekteinspritzung sorgte die momentan wohl effizienteste Antriebstechnik bereits beim Langstreckenklassiker in Le Mans für große Erfolge und auch X-BOW-Piloten profitieren dadurch von weniger beziehungsweise kürzeren Boxen-Stopps.

#### **Die Serienausstattung im Detail (Auszug):**

- Kohlefaser-Racing-Monocoque mit Crashbox
- Audi 2.0 TFSI Motor mit Benzindirekteinspritzung und 177 kW (240 PS)
- Glatflächiger Rennsport-Unterboden mit Frontsplitter und Heckdiffusor aus Kohlefaser-Composite
- Kohlefaser Body Panels und aerodynamisch optimierte Kohlefaser-Radabdeckungen
- Seiten- und Heckauffahrerschutz aus Kohlefaser
- Sechs-Punkt-Sicherheitsgurt, Stahl-Überrollbügel, Racingkopfstütze
- Zündungshauptschalter, Feuerlöschsystem und Stahlabschleppösen
- Individuell justierbare Pedalerie
- Verstellbares und abnehmbares Multifunktionslenkrad
- Rennsportfahrwerk mit einstellbaren Pushrods
- Sperrdifferenzial
- Trockenbatterie

Als Sonderausstattung ab Werk sind ein Airjack-System für das einfache Anheben des Wagens erhältlich.

## 6. Der KTM X-BOW ROC

Das „Race of Champions“ ist der krönende Abschluss jedes Motorsport-Jahres – messen sich doch die weltbesten Rennfahrer am Steuer verschiedener Fahrzeuge in packenden Kopf-an-Kopf-Rennen, immer vor der Kulisse von zehntausenden begeisterten Motorsport-Fans. Legendäre Piloten wie Michael Schumacher, Sebastien Loeb, Tom Kristensen oder Matthias Ekström nahmen bei der vergangenen Ausgabe im Dezember 2009 auch im ersten Auto von KTM, dem X-BOW, Platz!

Die Organisatoren, allen voran Rallye-Legende Michelle Mouton, waren vom revolutionären, leichtgewichtigen Supersportler aus Österreich begeistert: „Der X-BOW ist ein aufregender, neuer Sportwagen – alleine schon mit seinem spektakulären Design erregt er unglaublich viel Aufsehen“, so Mouton, die erfolgreichste und bekannteste Rallye-Pilotin der Geschichte. Doch nicht nur sie war vom X-BOW beeindruckt – auch die Rennfahrer zeigten sich einhellig begeistert: Formel-1-Legende David Coulthard: „Ein geniales Fahrzeugkonzept, das noch dazu einfach einmalig aussieht.“ Sebastian Vettel: „Mit dem KTM X-Bow zu fahren macht unglaublich viel Spaß.“ Und Gesamtsieger Sebastien Loeb: „Ein großartiges Auto!“

Verständlich, dass man über das Race of Champions-Engagement beim noch jungen Fahrzeughersteller KTM sehr stolz ist. Und so war es nur logisch, dass eine Sonderserie mit dem Namen „Race of Champions“ – kurz ROC – aufgelegt wurde. Gleich mehrere herausragende Details zeichnen die auf 30 Stück limitierte Serie aus: Die exklusive Lackierung im ROC-Design ebenso wie die gewichtsparende Vollcarbon-Ausstattung oder der Sportauspuff, dank dem das Sondermodell mit sattem Klang überzeugt. Außerdem ist der X-BOW ROC mit speziell lackierten Zentralverschluss-Felgen, einstellbarem Sportfahrwerk und dem abnehmbaren Multifunktions-Lenkrad ausgestattet. Der Preis für den ultimativen Supersportwagen der Champions: 69.980,- Euro (zzgl. nationaler Steuern und Einfuhrabgaben).

### Die Serienausstattung im Detail (Auszug):

- Kohlefaser-Monocoque mit Crashbox in Sichtcarbon
- Audi 2.0 TFSI Motor mit Benzindirekteinspritzung
- Glatte flächige Rennsport-Unterboden mit Frontsplitter und Heckdiffusor aus Kohlefaser-Composite
- Body Panels und Radabdeckungen aus Kohlefaser
- Exklusivlackierung im ROC-Design
- Individuell justierbare Pedalerie
- Verstellbares und abnehmbares Multifunktionslenkrad
- Keyless-Go-System
- Sportfahrwerk, einstellbar in Zug- und Druckstufe und mit Preload Adjuster
- Sperrdifferenzial
- Lackierte Leichtmetallräder mit Zentralverschluss im ROC-Design
- Dazu: Schubert Helm und X-BOW Indoor Cover

## 7. Wegweisende Innovationen im KTM X-BOW

Der X-BOW setzt als erstes Serienfahrzeug auf ein vollständig aus dem Verbundwerkstoff Kohlefaser hergestelltes Monocoque – eine bahnbrechende und wegweisende Technologie, die bislang ausschließlich Rennfahrzeugen oder in homöopathischen Stückzahlen hergestellten Supersportwagen vorbehalten war. Doch die hochfeste Sicherheitszelle ist nicht die einzige Innovation, die im ersten vierrädrigen Fahrzeug von KTM steckt!

### Das Lenkrad-System mit Infrarot-Datenübertragung

In einem Monocoque ist wenig Platz. Jeder, der schon einmal gesehen hat, wie sich Formel-Piloten in ihren Monoposto zwingen, wissen, wovon die Rede ist. Doch keine Sorge: Der X-BOW ist auch in diesem Punkt ganz anders. Das Einsteigen erfolgt durch die große Öffnung äußerst bequem, außerdem kann den Unterboden als Einstiegshilfe benutzen. Und sitzt man erst einmal drinnen, ist auch für die Beine erstaunlich viel Platz. Mitverantwortlich dafür ist nicht nur die verstellbare Pedal-Box, sondern auch die kompakte Konstruktion der Lenksäule, die gleich mehrere Überraschungen beziehungsweise Innovationen bereithält.

Zu aller erst ist das Lenkrad im X-BOW abnehmbar (beim X-BOW Street gegen Aufpreis). Das erste Novum für ein straßenzugelassenes Fahrzeug, da dies aus Sicherheitsgründen normalerweise nicht erlaubt ist. Durch eine spezielle Konstruktion mit zwei Sicherheitsringen, die zur Abnahme des Lenkrads gleichzeitig und daher mit beiden Händen bedient werden müssen, konnte aber auch diese Hürde genommen werden. Dann ist das Lenkrad verstellbar: Nicht nur in der Höhe (50 mm), sondern auch in der Tiefe (70 mm), was für den Fahrer beste ergonomische Voraussetzungen schafft. Last but not least konnte auch das „Datenübertragungsproblem“ auf innovative Weise gelöst werden. Da der X-BOW über kein herkömmliches Armaturenbrett verfügt, wurden alle Bedienelemente auf das Lenkrad verlegt. So hat der Fahrer immer direkten Zugriff, ob Blinker oder Laptimer. Die Datenübertragung zwischen Lenkrad und Lenksäule funktioniert dabei mittels Infrarot, die Stromversorgung im Lenkrad wird mittels Induktion hergestellt. Klar, dass so viel Innovation geschützt ist: Das gesamte Lenkrad-System ist patentiert.

### Die Sicherheitszelle: Hochfestes Carbon-Monocoque

Fünf Lagen Carbonfaser, Epoxidharz, aufwändige Handarbeit, Autoklav-Technologie – heraus kommt am Ende das doppelwandige, zweiteilige, nur 90 Kilogramm leichte Kohlefaser-Monocoque des X-BOW. So setzt KTM nicht nur neue Maßstäbe in der Automobil-Serienfertigung, sondern auch in Sachen Sicherheit.

Nicht umsonst bilden Kohlefaser-Monocoques seit Jahrzehnten das Sicherheitsnetz des Formel-Rennsports, speziell der Formel 1. Dallara, der Rennsport- und Supersportwagen-Spezialist, gilt seit langem als Experte bei der Entwicklung von Carbontechnologie. Die Italiener zeichneten für die Entwicklung hauptverantwortlich, während für die Produktion auf das Know-How der Wethje-Gruppe in Süddeutschland zurückgegriffen wird. Wethje gilt als einer der erfahrensten Spezialisten für Carbon-Bauteile und beliefert sowohl renommierte Automobilhersteller als auch Formel-1- und Tourenwagen-Rennställe.

Das für den X-BOW entwickelte, zweiseitige Carbon-Composite-Monocoque ist eine solide, tragende Struktur, deren Aufbau hohe Sicherheit verkörpert – und dabei nur rund 90 Kilogramm wiegt. Die Kohlefaser-Konstruktion ermöglicht die Kombination von extrem geringen Gewicht mit unglaublich hoher Steifigkeit: Der X-BOW bringt es auf 35.000 Nm<sup>o</sup> Torsionssteifigkeit – der doppelte Wert, der normal bei offenen Fahrzeugen wie Cabrios Standard ist. Ergänzt wird das Monocoque von einer Carbon-Sandwich-Crashbox an der Front des Autos, welche die strengen FIA-Sicherheitsvorschriften der FIA-GT und Formel 3 erfüllt, wie die auf Initiative von KTM freiwillig durchgeführten Crashtests ergeben haben. Dabei prallt die Crashbox-/Monocoque-Kombination mit 60 km/h gegen eine undeformierbare Betonwand. Nach dem Aufprall muss das Monocoque selbst völlig unbeschädigt sein, der Dummy darf die Grenzwerte für Kopf- und Nackenbelastung nicht überschreiten. Im Falle eines Überschlags gewährleisten die in das Monocoque integrierten Aluminium-Überrollbügel optimalen Schutz, sie widerstehen Belastungen bis zum 2,5 fachen des Fahrzeuggewichtes.

Fahrer und Beifahrer werden außerdem von einem im Rennsport verwendeten Vierpunkt-Sicherheitsgurt geschützt, eine Erweiterung auf Fünf- bzw. Sechspunkt-Gurte ist jederzeit möglich. Becken- sowie Schultergurte sind individuell verstellbar und inkludieren ein Anti-Submarining-System der Firma Schroth. Für den Fahrer besonders wichtig: Sowohl im Lenkrad als auch in der Lenksäule sind deformierbare Elemente eingearbeitet.

#### **Modulare Bauweise reduziert Reparaturkosten**

Während große Automobilhersteller davon träumen, ja maximal davon reden, ist KTM bereits soweit: Der X-BOW wird in einer sogenannten „horizontalen Hochzeit“ gefertigt und nicht, wie im Automobilbau üblich, in der klassischen „vertikalen Hochzeit“. Das heißt, der X-BOW besteht im Wesentlichen aus drei Modulen, die in der Manufaktur in Graz von den Mitarbeitern per Hand horizontal zusammengefügt werden.

Das Monocoque bildet dabei immer das zentrale Element, an ihm werden die Kühler befestigt, der Tank wird eingebaut, ebenso alle wichtigen Teile im Cockpit. Von hinten kommt der Aluminium-Hilfsrahmen, in dem Motor und Getriebe eingebaut wurde, von vorne die Carbon-Sandwich-Crashbox. Das vereinfacht nicht nur den Produktionsprozess, sondern macht sich vor allem im Falle von Unfällen mit Beschädigungen positiv bemerkbar.

Mittlerweile ist der X-BOW mehr als ein halbes Jahr auf dem Markt, rund 400 Fahrzeuge wurden verkauft, davon etwa 250 ausgeliefert, und noch kein einziges Monocoque wurde so beschädigt, dass es repariert oder gar ausgetauscht werden musste. Das spricht nicht nur für die Konstruktion und die Stabilität der Sicherheitszelle – es bedeutet auch, dass bei sämtlichen Unfällen lediglich Anbauteile getauscht werden mussten – ein erheblicher Faktor, was Reparaturkosten und Reparaturzeiten anbelangt. „Klassische“ Arbeiten aufgrund von verzogener Karosserie oder verzogenen Trägern sind kein Thema, selbst Beschädigungen nach heftigeren Unfällen sind meist alleine durch den Austausch der Crashbox und nach Erneuerung der Radaufhängungsteile behoben.

### **Dreiteiliger Motorsport-Unterboden für aerodynamischen Anpressdruck**

Rund 50 Kilogramm Anpressdruck bei 100 km/h, beinahe 200 Kilogramm bei 200 km/h – solche Werte kennt man normalerweise nur von Formel-Rennfahrzeugen, straßenzugelassene Automobile egal welcher Marke kennen solche Werte für gewöhnlich nicht, in Serie produzierte Autos schon gar nicht. Auch hier setzt der KTM X-BOW eine neue Benchmark.

Verantwortlich dafür zeichnet der völlig flache, verkleidete Motorsport-Unterboden, wie er sonst nur im Formel-Rennsport zu finden ist. Der entweder aus Aluminium-GFK (beim X-BOW „Street“) oder vollständig aus Carbon gefertigte Unterboden besteht aus drei Teilen: Der Frontsplitter, der an der Carbon-Sandwich-Crashbox befestigt ist, macht den Anfang. Er ist äußerst robust gefertigt und widersteht auch dem einen oder anderen Kontakt mit Bordsteinen und sonstigen Hindernissen. Der Mittelteil ist am Monocoque befestigt und dient neben seiner aerodynamischen Funktion gleichzeitig als Luftleitblech, das die Luft hinter den Vorderrädern zu den seitlich angebrachten Kühlern leitet, aber auch als Einstiegshilfe beim Entern des Cockpits. Dritter und damit letzter, allerdings auch wichtigster Teil des Unterbodens ist der Diffusor, der am Hilfsrahmen angebracht ist. Durch seine „umgekehrte Flügelform“ erzeugt er mit Hilfe der komprimiert unter dem Fahrzeug durchströmenden Luft den aerodynamischen Anpressdruck, der den X-BOW am Boden „festsaugt“ – je schneller, desto heftiger. Der so erzeugte „Ground Effect“ ist so groß, dass er eine höhere Endgeschwindigkeit des Autos verhindert. Ganz bewusst allerdings: Schließlich geht es beim ersten Auto von KTM nicht um möglichst hohe End-, sondern um maximale Kurvengeschwindigkeit!

### **Modernste TFSI-Motorentechologie von Audi**

Für den Antrieb des X-BOW wählte KTM ganz bewusst ein erprobtes, leistungsfähiges TFSI-Aggregat von Audi. Der 2-Liter-Vierzylinder-TFSI-Motor der Ingolstädter erfüllt schließlich alle X-BOW-Grundsätze, indem er leichte mit leistungsstarken Elementen und intelligenten Emissionstechnologien kombiniert.

Das herausragende Attribut des 1.984 ccm großen Motors ist die Technologie der direkten Benzineinspritzung (FSI), die Audi über Jahre hinweg die Vorherrschaft beim legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans sicherte, da sie perfekt höchste Effizienz mit außergewöhnlicher Leistungsfähigkeit paart. Mit der FSI-Technologie erfolgt die Einspritzung bei einem Druck zwischen 30 und 110 bar. So erbringt der turbogeladene Motor eine hohe Leistung von 177 kW (240 PS) bei 5.500 Umdrehungen, während das maximale Drehmoment von 310 Nm bereits ab 2.000 bis 5.500 Umdrehungen zu Verfügung steht. Hierfür wurde außerdem die Motor-Applikation optimiert, wodurch das Turboloch auf ein Minimum reduziert und das Ansprechverhalten verbessert wurde.

Neben ausgezeichneten Fahreigenschaften und bestem Ansprechverhalten garantiert diese Technologie im Verbund mit dem geringen Gewicht des KTM X-BOW aber vor allem einen sensationell niedrigen Durchschnittsverbrauch: Der MVEG-Normverbrauch beträgt gerade einmal 7,9 Liter Benzin auf 100 Kilometern, das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 187,23 g/km – womit sich der Supersportwagen von KTM (Beschleunigung in nur 3,9 Sekunden auf 100 km/h) auf dem Niveau gut motorisierter Kleinwagen bewegt!

## **8. „Ready to Race“: Der KTM X-BOW und sein Weg auf die Rennstrecke**

Der KTM X-BOW GT4 wurde in absoluter Rekordzeit entwickelt – doch nicht nur das Serienfahrzeug wurde in kürzester Zeit von der Idee bis zur perfekten Umsetzung gebracht: Auch die Rennvariante für die GT4 Supersport Kategorie konnte dank der hervorragenden Zusammenarbeit mit den Rennwagenexperten von Dallara und dem deutschen Einsatzteam Reiter Engineering in nicht einmal vier Monaten auf die Rennstrecke gebracht werden!

Gemeinsam mit dem erfahrenen Team Reiter Engineering machte man sich auf die Suche nach einem idealen Betätigungsfeld für den X-BOW. Mit dem GT4 European Cup der SRO von Stephane Ratel wurde man relativ bald fündig. Dort fährt man in der Klasse Supersport gegen Konkurrenz aus dem Hause Lotus, Donkervoort oder Ginetta, kann sich in den Rennen aber auch mit wesentlich stärker motorisierten Teams messen, die auf Aston Martin N24, BMW Z4 M, Ford Mustang, Porsche 911 oder Nissan 350Z antreten.

Übrigens: Die Entscheidung von KTM, die Renneinsätze 2008 vom privaten Team Reiter-Engineering durchführen zu lassen, anstatt sich selbst um den Einsatz zu kümmern, war richtungweisend – ein Pilotprojekt, um die Entstehung der Kundensport-Aktivitäten ebenso zu beschleunigen wie die des Serienfahrzeugs.

### **„Ready to Race“ in Rekordzeit – die Entstehung des KTM X-BOW GT4**

- 18.12.2007: Treffen KTM/Dallara/Reiter, Entscheidung zum Aufbau zweier GT4-Fahrzeuge
- 30.01.2008: Erster Test in Misano (Italien) mit dem Serien X-BOW
- 18.02.2008: Erster Test in Adria (Italien) mit den im Reglement vorgeschriebenen Semislicks
- 07.03.2008: Test in Adria (Italien) zur Definition der Fahrwerks-Rennabstimmung
- 13.03.2008: Offizieller SRO-Test in Monza (Italien), Präsentation des fertigen Rennfahrzeugs
- 18.03.2008: FIA Crashtests erfolgreich bestanden

Natürlich hatte man sich für die erste Saison viel vorgenommen – immerhin erhielt das private Team Reiter Engineering Unterstützung von KTM und klarerweise wollte man den Titel in der Supersport Klasse holen. Der äußerst positive Saisonverlauf war dennoch überraschend und mehr als erfreulich für das revolutionäre Sportwagen-Konzept.

### **Das erste Rennsport-Jahr für den KTM X-BOW:**

- 31.03.2008: Vergleichstest der SRO in Nogaro (Frankreich)
- 19.04.2008: Erster offizieller Einsatz bei der „Tourist Trophy“ in Silverstone
- 19.04.2008: Erster Sieg in der Supersport-Kategorie
- 20.04.2008: Erste Top-Fünf-Gesamtplatzierung in der GT4
- 18.05.2008: Erster Podiumsplatz in der Gesamtwertung der GT4
- 03.10.2008: Erste Pole-Position in der GT4
- 05.10.2008: Christopher Haase gewinnt den GT4 Supersport European Cup
- 05.10.2008: Drei KTM-Piloten belegen die ersten drei Plätze der Supersport-Wertung
- 23.11.2008: Das erste Langstreckenrennen wird mit Platz 7 (!) bravourös gemeistert

Das vorläufig letzte Rennsport-Highlight markiert dann das erste Antreten bei einem Langstreckenrennen. Bei den traditionellen „6 Stunden von Vallelunga“ tritt KTM mit dem X-BOW GT4 gegen eine übermächtige Armada aus LMP1-Prototypen, GT2- und GT3-Rennfahrzeuge an. Nach Platz 21 im Training fahren Catharina Felser, Reinhard Kofler und Fabian Peroni ohne jedes nennenswerte Problem auf einem beinahe unglaublichen 7. Gesamtrang ins Ziel – dank des sparsamen Audi TFSI-Motors, absolut zuverlässiger Technik und fehlerfreier Fahrt der Piloten gibt der X-BOW erneut seine Visitenkarte als konkurrenzfähiges Rennfahrzeug ab!

## **9. RaceOrange: Den KTM X-BOW auf der Rennstrecke selbst erleben**

Gebaut für die Straße und die Rennstrecke gleichermaßen, können sich der X-BOW und seine Talente auf abgesperrter Strecke am besten entfalten. Für alle Interessierten gibt es daher keine bessere Gelegenheit als die RaceOrange-Events, um den X-BOW dort zu erleben, wo er mitunter sehr erfolgreich zu Hause ist: Auf den beliebtesten und anspruchsvollsten Rennstrecken Europas! Dort kann der wohl modernste und aufregendste Sportwagen der Gegenwart erfahren und beherzt bewegt werden.

Das Programm ist für neugierige Newcomer genau so geeignet und abwechslungsreich wie für erfahrene Trackday-Racer – nach einem Kennenlernen steht ausreichend Zeit für „Hot Laps“ auf der Rennstrecke zur Verfügung. Perfekte, unbürokratische aber professionelle Rahmenbedingungen, verpackt in einem unschlagbaren Paket mit vielen Specials, organisiert und durchgeführt von routinierten Profis: Als Instruktoren stellt KTM den RaceOrange-Teilnehmern erfahrene Rennfahrer zur Seite. Alle verfolgen das gleiche Ziel: Spaß haben, Routine sowie Sinne schärfen – und gemeinsam mit Freunden die Faszination der Rennstrecke erleben.

Die von KTM organisierte Veranstaltung beinhaltet ein umfangreiches eintägiges Trainingsprogramm, persönliche Betreuung, Benzin etc. Auch das Fahrzeug wird von KTM gestellt – was nicht heißt, das X-BOW-Besitzer nicht willkommen wären, ganz im Gegenteil. Diese können die von KTM an diesen Tagen exklusiv gebuchten Rennstrecken gegen einen Unkostenbeitrag ebenfalls nützen und sich und ihr Fahrzeug am Limit bewegen.

### **Die RaceOrange Termine 2009:**

- 31. März 2009: Circuit de Bresse (F) in der Nähe von Lyon
- 23. April 2009: Pannonia Racetrack (H) in der Nähe von Wien, Graz, Budapest
- 24. Mai 2009: Anneau de Rhin (F) in der Nähe Basel, Freiburg, Straßburg
- 17. Juli 2009: Circuit LFG (F) in der Nähe von Paris
- 20. August 2009: Baden Airpark (D) in der Nähe von Baden Baden, Stuttgart, Straßburg

Preis: 1.190,- Euro pro Person, 490,- Euro für Teilnehmer mit eigenem Fahrzeug

### **Die RaceOrange Partner Trainings 2009:**

KTM hat mit dem X-BOW einen revolutionären Supersportwagen auf die Räder gestellt, der vor allem auch unter den versierten Sportfahrern für Furore sorgt. So konnte KTM exklusiv für X-BOW-Besitzer Renntrainingsplätze bei den namhaftesten Veranstaltern reservieren. Nürburgring-Nordschleife, Spa-Francorchamps und Brno – das sind Streckennamen, die den Pulsschlag von begeisterten Sportwagenfahrern beschleunigen!

Auf dem Nürburgring ist KTM Gast beim traditionsreichen „sport auto“ Perfektionstraining Nordschleife. Gleich drei Termine stehen zur Wahl, es gibt jeweils eine eigene X-BOW-Gruppe!

#### Termine „sport auto“ Perfektionstraining 2009:

26./27. Mai: Nürburgring-Nordschleife (D)  
07./08. Juli: Nürburgring-Nordschleife (D)  
05. Oktober: Nürburgring-Nordschleife (D)

Preis: 1.580,- Euro für den zweitägigen Lehrgang (inkl.), 790,- Euro (inkl.) für den eintägigen

Die arrivierte „NJ Sportfahrschule“ hat sich mit namhaften Instruktoren und exzellenten Lehrgängen auf der anspruchsvollen Strecke von Spa-Francorchamps einen besonderen Namen geschaffen. Auch bei der „NJ Sportfahrschule“ hat KTM jeweils exklusiv für X-BOW-Besitzer eigene Gruppen reservieren können. Auch hier gibt es eine eigene X-BOW-Gruppe!

#### Termine „NJ Sportfahrschule“ Perfektionstraining 2009:

20./21. April: Spa Francorchamps (B)  
15./16. Juni: Masaryk-Ring Brno (CZ)

Preis: 1.595,- Euro für den zweitägigen Lehrgang (inkl.)

Bei allen Fragen rund um die RaceOrange Events steht KTM selbstverständlich sehr gerne zur Verfügung. Gleich, ob man einen RaceOrange Erlebnistag buchen möchte oder Fragen zum Programmablauf der Angebote hat: [x-bow@raceorange.com](mailto:x-bow@raceorange.com)!

## **10. PowerParts & PowerWear: Equipment für den X-BOW und seine Besitzer**

Der KTM X-BOW überzeugt nicht nur durch einzigartige technologische Lösungen und den daraus resultierenden, spektakulären Fahrleistungen. Vielmehr setzt er durch sein radikales und puristisches Design auch mit seinem Aussehen außergewöhnliche Akzente. Mit der KTM X-BOW PowerWear sind auch seine Besitzer immer am richtigen Weg – und für jede Situation bestens gerüstet.

Neben lässiger Freizeitbekleidung im X-BOW-Branding gibt es natürlich auch spezielle Funktionsbekleidung, damit der Fahrspaß auch im Frühjahr oder Herbst nicht zu kurz kommt. Dafür kooperiert KTM mit der Firma Schöffel, die auf langjährige Erfahrung in Sachen Funktionsbekleidung zurückgreifen kann. So entstand die ideale Bekleidung für den X-BOW-Besitzer, stylish aber gleichzeitig extrem funktionell.

Und für alle, die mit ihrem X-BOW auf die Rennstrecke gehen wollen, hat KTM nun eine weitere Partnerschaft geschlossen: Die italienische Firma OMP fertigt und liefert ab sofort exklusiv für KTM hergestellte Fahreranzüge, Handschuhe und Rennschuhe – natürlich im X-BOW-Design! Damit können X-BOW-Piloten auf die über 35jährige Erfahrung von OMP in den Bereichen Design und Herstellung von Racing-Bekleidung vertrauen.

Doch nicht nur für die Besitzer des KTM X-BOW gibt es ein umfangreiches „Zubehör“-Programm. Mit den „PowerParts“ offeriert KTM auch äußerst attraktive Tuning- und Zubehör-Teile, die extra für sein erstes Auto entwickelt sowie ausgiebig getestet wurden – und in Zusammenarbeit mit renommierten Herstellern gefertigt werden. Ob Sportabgasanlage, Engine-Upgrade, verschiedenste Felgen und Reifen oder einfach nur Sticker-Sets: Die PowerParts-Kollektion bietet eine große Auswahl für jeden X-BOW-Fan.

Nähere Informationen, sowohl zur PowerWear als auch zu den PowerParts gibt es auf der Homepage <http://www.ktm-x-bow.com> – und natürlich in allen KTM Shops und bei allen X-BOW-Servicepartnern!

## 11. Technische Daten

### Alle Details und Abmessungen des KTM X-BOW Street

#### Aufbau:

Zweisitziger Mittelmotor-Sportwagen

#### Chassis:

Carbon-Monocoque, quer eingebauter Mittelmotor, Heckantrieb und Einzelradaufhängung

#### Motor:

Marke	Audi 2.0 TFSI
Typ	4-Zylinder mit Benzin-Direkteinspritzung und Turbolader
Hubraum	1984 ccm
Bohrung x Hub	82.5 x 92.8 mm
Max. Leistung	240 PS (177 kW) bei 5.500 U/min.
Max. Drehmoment	310 Nm von 2000 bis 5500 U/min.
Ventile	16 (4 pro Zylinder)
Material	Grauguss-Block, Zylinderkopf aus Aluminium
Emissionswerte	Euro 4

#### Kraftübertragung:

Typ	Manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe	
Übersetzungen	1. Gang	3.36:1
	2. Gang	2.09:1
	3. Gang	1.47:1
	4. Gang	1.09:1
	5. Gang	1.11:1
	6. Gang	0.91:1
	Retourgang	3,9898 :1

#### Radaufhängung:

vorne:	Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, WP-Federelemente direkt auf dem Monocoque in Pushrod-Anordnung, Stabilisator
hinten:	Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, WP-Federelemente, Stabilisator

#### Lenkung:

System	Mechanische Zahnstangenlenkung ohne Servounterstützung
Wendekreis	10.8 Meter
Lenkrad	290 mm Durchmesser

#### Bremsen:

System	Hydraulisches Zwei-Kreis-Bremssystem [ohne Bremskraftverstärker]
vorne:	Brembo 305 mm innenbelüftete, geschlitzte Scheiben, 4-Kolben-Festsattel
hinten:	Brembo 262 mm innenbelüftete, geschlitzte Scheiben, 2-Kolben-Festsattel
Handbremse	separater Bremssattel

**Räder & Reifen:**

vorne: 17 x 7.5" Aluminium mit 205/40 R 17  
hinten: 18 x 9.5" Aluminium mit 235/40 R 18

**Abmessungen:**

Länge	3738 mm	Breite	1900 mm
Höhe	1205 mm	Radstand	2430 mm
Spur vorne	1644 mm	Spur hinten	1624 mm

**Gewichte und Fassungsvermögen:**

Trockengewicht	790 kg
Gewichtsverteilung	37 / 63 % [statisch]
Gewichtsverteilung	35 / 65 % [dynamisch]
Tankvolumen	40 Liter [98 ROZ bleifrei]

**Fahrleistungen:**

0-100 km/h	3,90 s
60-100 km/h	2,80 s
80-120 km/h	2,97 s

**Querbeschleunigung:**

Serienreifen	max. 1,50 g
Semi-Slicks	max. 1,80 g

**Höchstgeschwindigkeit:**

Vmax: 220 km/h

**Bremsweg:**

100-0 km/h 32.9 Meter [Straßenreifen, warme Bremsen]

**Aerodynamische Performance – Abtrieb:**

Bei 100 km/h	48 kg
Bei 200 km/h	193 kg

**Treibstoffverbrauch:**

MVEG	7.9 l/100 km
Reichweite	> 500 km
C02 g/km	189
Abgasnorm	Euro4

**Garantie & Service:**

Gewährleistung	2 Jahre
Serviceintervall	Ein Mal pro Jahr

## Alle Details und Abmessungen des KTM X-BOW Clubsport

### Aufbau:

Zweisitziger Mittelmotor-Sportwagen

### Chassis:

Carbon-Monocoque, quer eingebauter Mittelmotor, Heckantrieb und Einzelradaufhängung

### Motor:

Marke	Audi 2.0 TFSI
Typ	4-Zylinder mit Benzin-Direkteinspritzung und Turbolader
Hubraum	1984 ccm
Bohrung x Hub	82.5 x 92.8 mm
Max. Leistung	240 PS (177 kW) bei 5.500 U/min.
Max. Drehmoment	310 Nm von 2000 bis 5500 U/min.
Ventile	16 (4 pro Zylinder)
Material	Grauguss-Block, Zylinderkopf aus Aluminium
Emissionswerte	Euro 4

### Kraftübertragung:

Typ	Manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe, Sperrdifferential
Übersetzungen	1. Gang 3.36:1 2. Gang 2.09:1 3. Gang 1.47:1 4. Gang 1.09:1 5. Gang 1.11:1 6. Gang 0.91:1 Retourgang 3,9898 :1

### Radaufhängung:

vorne:	Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, verstellbare WP-Federelemente direkt auf dem Monocoque in Pushrod-Anordnung, Stabilisator [verstellbar]
hinten:	Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, verstellbare WP-Federelemente, Stabilisator [verstellbar]

### Lenkung:

System	Mechanische Zahnstangenlenkung ohne Servounterstützung
Wendekreis	10.8 Meter
Lenkrad	290 mm Durchmesser, abnehmbar

### Bremsen:

System	Hydraulisches Zwei-Kreis-Bremssystem [ohne Bremskraftverstärker]
vorne:	Brembo 305 mm innenbelüftete, geschlitzte Scheiben, 4-Kolben-Festsattel
hinten:	Brembo 262 mm innenbelüftete, geschlitzte Scheiben, 2-Kolben-Festsattel
Handbremse	separater Bremssattel

**Räder & Reifen:**

vorne: 17 x 7.5" Aluminium mit 205/40 R 17  
hinten: 18 x 9.5" Aluminium mit 235/40 R 18

**Abmessungen:**

Länge	3738 mm	Breite	1900 mm
Höhe	1205 mm	Radstand	2430 mm
Spur vorne	1644 mm	Spur hinten	1624 mm

**Gewichte und Fassungsvermögen:**

Trockengewicht	805 kg
Gewichtsverteilung	37 / 63 % [statisch]
Gewichtsverteilung	35 / 65 % [dynamisch]
Tankvolumen	40 Liter [98 ROZ bleifrei]

**Fahrleistungen:**

0-100 km/h	3,90 s
60-100 km/h	2,80 s
80-120 km/h	2,97 s

**Querbeschleunigung:**

Serienreifen	max. 1,50 g
Semi-Slicks	max. 1,80 g

**Höchstgeschwindigkeit:**

Vmax: 220 km/h

**Bremsweg:**

100-0 km/h 32.9 Meter [Straßenreifen, warme Bremsen]

**Aerodynamische Performance – Abtrieb:**

Bei 100 km/h	48 kg
Bei 200 km/h	193 kg

**Treibstoffverbrauch:**

MVEG	7.9 l/100 km
Reichweite	> 500 km
C02 g/km	189
Abgasnorm	Euro4

**Garantie & Service:**

Gewährleistung	2 Jahre
Serviceintervall	Ein Mal pro Jahr

## Alle Details und Abmessungen des KTM X-BOW Superlight

### Aufbau:

Zweisitziger Mittelmotor-Sportwagen

### Chassis:

Carbon-Monocoque, quer eingebauter Mittelmotor, Heckantrieb und Einzelradaufhängung

### Motor:

Marke	Audi 2.0 TFSI
Typ	4-Zylinder mit Benzin-Direkteinspritzung und Turbolader
Hubraum	1984 ccm
Bohrung x Hub	82.5 x 92.8 mm
Max. Leistung	240 PS (177 kW) bei 5.500 U/min.
Max. Drehmoment	310 Nm von 2000 bis 5500 U/min.
Ventile	16 (4 pro Zylinder)
Material	Grauguss-Block, Zylinderkopf aus Aluminium
Emissionswerte	Euro 4

### Kraftübertragung:

Typ	Manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe, Sperrdifferential
Übersetzungen	1. Gang 3.36:1 2. Gang 2.09:1 3. Gang 1.47:1 4. Gang 1.09:1 5. Gang 1.11:1 6. Gang 0.91:1 Retourgang 3,9898 :1

### Radaufhängung:

vorne:	Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, verstellbare WP-Federelemente direkt auf dem Monocoque in Pushrod-Anordnung, Stabilisator
hinten:	Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, verstellbare WP-Federelemente, Stabilisator

### Lenkung:

System	Mechanische Zahnstangenlenkung ohne Servounterstützung
Wendekreis	10.8 Meter
Lenkrad	290 mm Durchmesser, abnehmbar

### Bremsen:

System	Hydraulisches Zwei-Kreis-Bremssystem [ohne Bremskraftverstärker]
vorne:	Brembo 305 mm innenbelüftete, geschlitzte Scheiben, 4-Kolben-Festsattel
hinten:	Brembo 262 mm innenbelüftete, geschlitzte Scheiben, 2-Kolben-Festsattel
Handbremse	separater Bremssattel

**Räder & Reifen:**

vorne: 17 x 7.5" Aluminium mit 205/40 R 17, Zentralverschlussfelgen  
hinten: 18 x 9.5" Aluminium mit 235/40 R 18, Zentralverschlussfelgen

**Abmessungen:**

Länge	3738 mm	Breite	1900 mm
Höhe	1205 mm	Radstand	2430 mm
Spur vorne	1644 mm	Spur hinten	1624 mm

**Gewichte und Fassungsvermögen:**

Trockengewicht	785 kg
Gewichtsverteilung	37 / 63 % [statisch]
Gewichtsverteilung	35 / 65 % [dynamisch]
Tankvolumen	40 Liter [98 ROZ bleifrei]

**Fahrleistungen:**

0-100 km/h	3.90 s
60-100 km/h	2.80 s
80-120 km/h	2.97 s

**Querbeschleunigung:**

Serienreifen	max. 1,50 g
Semi-Slicks	max. 1,80 g

**Höchstgeschwindigkeit:**

Vmax: 220 km/h

**Bremsweg:**

100-0 km/h 32.9 Meter [Straßenreifen, warme Bremsen]

**Aerodynamische Performance – Abtrieb:**

Bei 100 km/h	48 kg
Bei 200 km/h	193 kg

**Treibstoffverbrauch:**

MVEG	7.9 l/100 km
Reichweite	> 500 km
C02 g/km	189
Abgasnorm	Euro4

**Garantie & Service:**

Gewährleistung	2 Jahre
Serviceintervall	Ein Mal pro Jahr

## Alle Details und Abmessungen des KTM X-BOW GT4

### Aufbau:

Einsitziger Mittelmotor-Rennsportwagen

### Chassis:

Carbon-Monocoque, quer eingebauter Mittelmotor, Heckantrieb und Einzelradaufhängung

### Motor:

Marke	Audi 2.0 TFSI
Typ	4-Zylinder mit Benzin-Direkteinspritzung und Turbolader
Hubraum	1984 ccm
Bohrung x Hub	82.5 x 92.8 mm
Max. Leistung	240 PS (177 kW) bei 5.500 U/min.
Max. Drehmoment	310 Nm von 2000 bis 5500 U/min.
Ventile	16 (4 pro Zylinder)
Material	Grauguss-Block, Zylinderkopf aus Aluminium
Emissionswerte	Euro 4

### Kraftübertragung:

Typ	Manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe, Sperrdifferential
Übersetzungen	1. Gang 3.36:1 2. Gang 2.09:1 3. Gang 1.47:1 4. Gang 1.09:1 5. Gang 1.11:1 6. Gang 0.91:1 Retourgang 3,9898 :1

### Radaufhängung:

vorne:	Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, verstellbare WP-Federelemente direkt auf dem Monocoque in Pushrod-Anordnung, Stabilisator [verstellbar]
hinten:	Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, verstellbare WP-Federelemente, Stabilisator [verstellbar]

### Lenkung:

System	Mechanische Zahnstangenlenkung ohne Servounterstützung
Wendekreis	10.8 Meter
Lenkrad	290 mm Durchmesser, abnehmbar

### Bremsen:

System	Hydraulisches Zwei-Kreis-Bremssystem [ohne Bremskraftverstärker]
vorne:	Brembo 305 mm innenbelüftete, geschlitzte Scheiben, 4-Kolben-Festsattel
hinten:	Brembo 262 mm innenbelüftete, geschlitzte Scheiben, 2-Kolben-Festsattel
Handbremse	separater Bremssattel

**Räder & Reifen:**

vorne: 17 x 7.5" Aluminium mit 205/40 R 17  
hinten: 18 x 9.5" Aluminium mit 235/40 R 18

**Abmessungen:**

Länge	3888 mm	Breite	1900 mm
Höhe	1205 mm	Radstand	2430 mm
Spur vorne	1644 mm	Spur hinten	1624 mm

**Gewichte und Fassungsvermögen:**

Trockengewicht	825 kg
Gewichtsverteilung	37 / 63 % [statisch]
Gewichtsverteilung	35 / 65 % [dynamisch]
Tankvolumen	70 Liter [98 ROZ bleifrei]

**Fahrleistungen:**

0-100 km/h	3.90 s
0-200 km/h	18,60 s

**Querbeschleunigung:**

Rennbetrieb max. 2,00 g

**Höchstgeschwindigkeit:**

Vmax: 235 km/h

**Aerodynamische Performance – Abtrieb:**

Bei 100 km/h	48 kg
Bei 200 km/h	193 kg

**Treibstoffverbrauch:**

Rennbetrieb	35 l/100 km
Reichweite	200 km

## Alle Details und Abmessungen des KTM X-BOW ROC

### Aufbau:

Zweisitziger Mittelmotor-Sportwagen

### Chassis:

Carbon-Monocoque, quer eingebauter Mittelmotor, Heckantrieb und Einzelradaufhängung

### Motor:

Marke	Audi 2.0 TFSI
Typ	4-Zylinder mit Benzin-Direkteinspritzung und Turbolader
Hubraum	1984 ccm
Bohrung x Hub	82.5 x 92.8 mm
Max. Leistung	240 PS (177 kW) bei 5.500 U/min.
Max. Drehmoment	310 Nm von 2000 bis 5500 U/min.
Ventile	16 (4 pro Zylinder)
Material	Grauguss-Block, Zylinderkopf aus Aluminium
Emissionswerte	Euro 4

### Kraftübertragung:

Typ	Manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe, Sperrdifferential
Übersetzungen	1. Gang 3.36:1 2. Gang 2.09:1 3. Gang 1.47:1 4. Gang 1.09:1 5. Gang 1.11:1 6. Gang 0.91:1 Retourgang 3,9898 :1

### Radaufhängung:

vorne:	Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, verstellbare WP-Federelemente direkt auf dem Monocoque in Pushrod-Anordnung, Stabilisator
hinten:	Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecks-Querlenkern, verstellbare WP-Federelemente, Stabilisator

### Lenkung:

System	Mechanische Zahnstangenlenkung ohne Servounterstützung
Wendekreis	10.8 Meter
Lenkrad	290 mm Durchmesser

### Bremsen:

System	Hydraulisches Zwei-Kreis-Bremssystem [ohne Bremskraftverstärker]
vorne:	Brembo 305 mm innenbelüftete, geschlitzte Scheiben, 4-Kolben-Festsattel
hinten:	Brembo 262 mm innenbelüftete, geschlitzte Scheiben, 2-Kolben-Festsattel
Handbremse	separater Bremssattel

**Räder & Reifen:**

vorne: 17 x 7.5" Aluminium mit 205/40 R 17, Zentralverschlussfelgen  
hinten: 18 x 9.5" Aluminium mit 235/40 R 18, Zentralverschlussfelgen

**Abmessungen:**

Länge	3738 mm	Breite	1900 mm
Höhe	1205 mm	Radstand	2430 mm
Spur vorne	1644 mm	Spur hinten	1624 mm

**Gewichte und Fassungsvermögen:**

Trockengewicht	785 kg
Gewichtsverteilung	37 / 63 % [statisch]
Gewichtsverteilung	35 / 65 % [dynamisch]
Tankvolumen	40 Liter [98 ROZ bleifrei]

**Fahrleistungen:**

0-100 km/h	3.90 s
60-100 km/h	2.80 s
80-120 km/h	2.97 s

**Querbeschleunigung:**

Serienreifen	max. 1,50 g
Semi-Slicks	max. 1,80 g

**Höchstgeschwindigkeit:**

Vmax: 220 km/h

**Bremsweg:**

100-0 km/h 32.9 Meter [Straßenreifen, warme Bremsen]

**Aerodynamische Performance – Abtrieb:**

Bei 100 km/h	48 kg
Bei 200 km/h	193 kg

**Treibstoffverbrauch:**

MVEG	7.9 l/100 km
Reichweite	> 500 km
C02 g/km	189
Abgasnorm	Euro4

**Garantie & Service:**

Gewährleistung	2 Jahre
Serviceintervall	Ein Mal pro Jahr

## 12. Hintergrund: Wer ist KTM?

Europas zweitgrößter Motorrad-Produzent, die KTM Power Sports AG, ist ein österreichisches Unternehmen. In Mattighofen werden von der KTM Sportmotorcycle AG rennsporttaugliche Motorräder hergestellt, die sowohl im Wettbewerb als auch im Freizeitsport eingesetzt werden, dabei ist KTM Weltmarktführer im Offroad-Segment.

Die Marke KTM hat traditionell tiefe Wurzeln im Motorsport. Über 160 Weltmeistertitel, 6 Siege bei der Rallye Dakar und unzählige nationale Meistertitel sind der Beweis für die hohe technische Kompetenz. „Ready to Race“ – gemäß der Unternehmensphilosophie fließen die Erkenntnisse aus dem Motorsport unmittelbar in die Serienproduktion ein und werden dadurch für den Kunden greifbar. KTM hat sich diesem Prinzip verpflichtet. Was sich im Rennsport bewährt, wird in die Serie übernommen.

Die Verkaufszahlen von KTM sind in den letzten Jahren auf 24 Märkten rund um den Globus stetig gestiegen. Das Portfolio von KTM deckt einen großen Teil der verschiedenen Marktsegmente ab, darunter Sportminicycles, Offroad- und Straßen-Motorräder. Im Jahre 2007 wurde die Modellpalette mit der Einführung des ersten Quads aus dem Hause KTM erweitert 2008 präsentierte man der internationalen Presse das neue Superbike, die RC8.

Nach der erfolgreichen Einführung von Straßenmotorrädern und Quads war der nächste Schritt von KTM die Präsentation der atemberaubenden Studie X-BOW am Genfer Automobilsalon im Jahre 2007, wo man nur ein Jahr später bereits das serienreife X-BOW-Modell zeigen konnte. Nur vier Monate später lief die Produktion an und im August 2008 konnte die neu gegründete KTM-Sportcar Produktions GmbH den ersten X-BOW ausliefern.

### Geschichte

Die Geschichte von KTM geht auf Hans Trunkenpolz zurück, der 1934 eine Schlosserwerkstatt in Mattighofen gründete. 1953 stellte er den Prototypen seines ersten eigenen Motorrads her, die Serienfertigung begann 1954. Heute produziert KTM mehr als 90.000 Motorräder pro Jahr.

### KTM-Standorte

Der Hauptgeschäftssitz von KTM in Mattighofen besteht aus einem hochmodernen Forschungs- und Entwicklungszentrum, dem Haupt-Montagewerk und der Motorsport-Abteilung, die Motoren werden in Munderfing gebaut. Jüngste Investitionen haben die Produktionskapazitäten für Motorräder verdoppelt. Für den X-BOW hat KTM eine eigene Manufaktur in Graz (Steiermark, Österreich) errichtet. Auf 4.000 m<sup>2</sup> arbeiten dort 60 Beschäftigte an der Produktion des ersten Autos von KTM.

### Märkte

Das Modellprogramm von KTM-Sportmotorcycle umfasst im Moment Sportminicycles, Motocross- und Adventure-Modelle, Supermoto- und Naked-Bikes, das Superbike RC8 und die Quads. In den letzten Jahren kamen immer mehr Absatzmärkte hinzu, im Moment werden KTM-Motorräder auf 24 Märkten weltweit verkauft, die stärksten Absätze verzeichnet man in den USA, in Frankreich & in Deutschland.

<b>KTM in Zahlen:</b>	<b>2007-8</b>	<b>2006-7</b>
Mitarbeiter	1.964	1.778
Umsatz (Euro)	605,7 Mio.	566,1 Mio.
Einheiten (Stk.)	92.385	90.306
Ausgaben für F&E (% vom Umsatz)	8.4%	5.6%
Händler weltweit:	1.400	1.400

### **KTM – Die Geschichte:**

- 1934 – Hans Trunkenpolz eröffnet eine Schlosserwerkstatt in Mattighofen, Österreich
- 1938 – Die Firma wird zu einer der größten Motorrad-Werkstätten in Oberösterreich
- 1951 – Die Entwicklung des ersten eigenen Leichtbau-Motorrades beginnt
- 1953 – Präsentation des ersten KTM Motorrades, gleichzeitig steigt KTM in den Rennsport ein
- 1953 – Das Unternehmen heißt ab nun offiziell 'Kronreif, Trunkenpolz, Mattighofen'
- 1954 – Auslieferung des 1.000 KTM-Motorrades, KTM gewinnt zum ersten Mal die 125er ÖM
- 1955 – KTM steigt in den Straßenrennsport ein
- 1956 – Bei der ersten Teilnahme an den Internationalen Six Days gewinnt KTM eine Goldmedaille
- 1970 – Produktionsbeginn der ersten KTM-Motoren
- 1974 – KTM hat 42 verschiedene Modelle, erster 250er Motocross WM-Titel für KTM
- 1982 – Als erster Anbieter auf dem Markt entwickelt KTM einen 4-Takt-Motor mit Wasserkühlung
- 1985 – Produktion des 100.000 KTM-Motors
- 1986 – KTM bietet als erster Hersteller vorne und hinten Scheibenbremsen an
- 1991 – Konkurs der KTM Motorfahrzeugbau AG und Aufspaltung in eigenständige Nachfolgefirmen
- 1992 – Die KTM Sportmotorcycle GmbH startet unter neuer Führung
- 1993 – Beginn des KTM Rallye-Engagements, Sieg bei der Atlas-Rallye in fünf Kategorien
- 1995 – KTM kauft den Schwedischen Motorrad-Hersteller Husaberg AB und WP Suspensions
- 1995 – KTM produziert 12.000 Motorräder, gewinnt 2 Enduro-WM-Titel, Master- & Tunesien-Rallye
- 1997 – Markteinführung der LC4 Adventure, KTM's erstem Reisemotorrad
- 1998 – KTM dominiert die 20. Rallye Dakar und erreicht die Plätze zwei bis zwölf
- 2000 – KTM gewinnt sechs WM-Titel
- 2001 – Fünffach-Sieg für KTM bei der Rallye Dakar
- 2002 – KTM-Piloten gewinnen Supermoto- und Enduro-WM, Fabrizio Meoni gewinnt die Rallye Dakar
- 2004 – KTM's setzt 76.815 Motorräder ab, erzielt einen Gesamtumsatz von 402,4 Millionen Euro
- 2004 – KTM gewinnt 17 WM-Titeln in verschiedensten Kategorien und Klassen
- 2005 – Weitere 16 WM-Titel kommen hinzu, damit hält KTM bereits bei 120 Weltmeistertiteln
- 2005 – KTM gewinnt den Konstrukteurstitel in der 125er Straßen-WM und alle sechs Enduro-WM-Titel
- 2006 – Rekordumsatz: Zum ersten Mal werden über 500 Millionen Euro Umsatz erwirtschaftet
- 2006 – Insgesamt verkauft man –dank neuer On- und Offroad-Modelle – 84.421 Motorräder
- 2006 – KTM holt neun Fahrer- und sieben Konstrukteurs-WM-Titel
- 2007 – KTM präsentiert mit dem Supersportwagen X-BOW das erste eigene Auto
- 2007 – KTM führt in Amerika das erste Quad ein, es werden erstmals über 90.000 Motorräder verkauft
- 2008 – Zum ersten Mal werden über 600 Millionen Euro Umsatz erzielt, KTM hält bei 162 WM-Titeln
- 2008 – Der X-BOW wird ausgeliefert, KTM gewinnt damit auf Anhieb den GT4 SL European Cup
- 2009 – KTM gewinnt die Rallye Dakar zum sechsten Mal

### **13. Pressekontakt**

Für alle registrierten Medien sind weitere Presse-Informationen sowie eine Galerie mit hochauflösendem Bildmaterial unter <http://www.ktmcarpress.com> zu finden.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte:

Manfred Wolf  
PR Manager KTM X-BOW  
KTM-Sportcar Produktions GmbH  
+ 43 664 19 29 939  
[manfred.wolf@ktm.at](mailto:manfred.wolf@ktm.at)