

Inhalt

1. Artega auf dem Internationalen Automobil-Salon in Genf 2011	3
• Weltneuheit Artega SE mit Elektroantrieb	3
• Artega® GT mit serienmäßiger CFK-Frontklappe, EU5 und Individualausstattung	3
2. Der Artega SE	4
• Souveräne Leistung bei Null Emission	4
• Modernste verfügbare Batterien-Technologie	4
• Die Artega-Konstruktion bietet die besten Voraussetzungen – nur geringes Mehrgewicht	4
• Neuartige Einstellung der Rekuperation	5
• Ausreichend Produktionskapazitäten in Delbrück	5
• Der Markt für hochwertige Elektrofahrzeuge ist bereits vorhanden	5
• Einzigartiges Fahrzeugprofil	5
3. Der Artega®GT im Überblick	6
• Unverwechselbares Design	6
• Beeindruckende Fahrleistungen bei geringem Verbrauch durch konsequenten Leichtbau	6
• Höchste Exklusivität	6
4. Der Artega®GT im Detail	6
• Der Aluminium-Spaceframe wiegt weniger als 100 Kilogramm	7
• Hochwertige Stahllegierungen	7
• Wabenstruktur im Unterboden – leicht und stabil	7
• Konsequenter Leichtbau mit einzigartiger Außenhaut	7
• Crashtests - keine Chance dem Zufall	8
• Ausgefeilte Aerodynamik mit Heckdiffusor	8
• Ein Fahrwerk für Alltag und Sport	9
• Artega mit besten Bremswerten	9
• Extrem leichte Schmiederäder	10
• Großseriantrieb garantiert Zuverlässigkeit und Servicefreundlichkeit	11
• Modernstes Doppelkupplungsgetriebe	11
• Großserienerprobte Elektronik mit innovativer Multifunktions-Steereinheit	11

• Der MirrorPilot eröffnet eine neue Dimensionen der Navigation	12
• Spitzensportler mit Alltagstauglichkeit	12
• Zeitgemäße Umweltbilanz	12
5. Die technischen Daten des Artega®GT	12
6. Das Unternehmen Artega Automobil GmbH & Co. KG – erfahrenes Management und solide Finanzierung	13
• Peter Müller ist Chef bei Artega	13
• Mexikanischer Privatinvestor bietet Perspektive	14
7. Das Händlernetz wurde erweitert	14
8. Pressekontakt	15

1. Artega auf dem Internationalen Automobil-Salon in Genf 2011

Weltneuheit Artega SE mit Elektroantrieb

Auf dem 81. Genfer Auto-Salon vom 1. bis 13. März 2011 stellt die Artega Automobil GmbH & Co. KG eine Version des Mittelmotor-Sportwagens mit Elektroantrieb vor. „Unser Anspruch ist es, Verantwortung für die Umwelt mit automobiler Faszination in Einklang zu bringen“, betont Artega-Chef Dipl.-Ing. Betriebswirt (VWA) Peter Müller.

Mit diesem zukunftssträchtigen Projekt stellt das Unternehmen aus Delbrück erneut die Vorzüge einer Manufaktur unter Beweis. Hohe technische Kompetenz und kurze Entscheidungswege ermöglichen die Realisierung eines vollkommen neuen Antriebskonzepts in kürzester Zeit. Mit der Fraunhofer-Gesellschaft konnte Artega einen der kompetentesten Entwicklungspartner in diesem Segment überhaupt gewinnen. Das Institut hat bereits vor über einem Jahr zwei Artega-Fahrzeuge für Forschungszwecke erworben, um mit diesen die Möglichkeiten der E-Mobilität ausloten zu können.

Präsentiert wird das neue Elektro-Modell im Rahmen einer Pressekonferenz, welche am 1. März 2011 um 13.00 Uhr auf dem Artega-Stand in Halle 4, Standnummer 4231, stattfindet. Peter Müller wird ein Resümee seit dem Auftritt auf dem Genfer Salon vor einem Jahr ziehen und die neu gegründete Artega Automobile Schweiz AG vorstellen.

Danach stellt Dr.-Ing. Wolfgang Ziebart die technischen Besonderheiten des Artega SE vor. Die Buchstaben des Kürzels stehen für „Sport Electric“. Der Initiator und Verantwortliche des Projektes E-Mobilität ist von den Vorzügen eines reinen Elektroantriebs für Sportwagen überzeugt: „Sportwagen werden meist dynamisch gefahren und verlieren dadurch sehr viel Energie durch die Bremsvorgänge. Bei Elektrofahrzeugen hingegen gelangt diese Energie durch die Rekuperation zurück in die Batterien. Darüber hinaus steht bei einem Elektrofahrzeug das Drehmoment in voller Höhe sofort zur Verfügung, was zu einem neuen dynamischen Empfinden führt.“

Diese Vorzüge wird die Manufaktur aus Delbrück schnellstens erlebbar machen. Deshalb ist bereits im Spätsommer 2011, also noch vor der IAA in Frankfurt, eine Fahrpräsentation geplant. Sofern die Reaktionen erwartungsgemäß positiv ausfallen, wird mit Hochdruck an einer Serienversion gearbeitet, welche bereits im April 2012 auf den Markt kommen könnte.

Artega®GT mit serienmäßiger CFK-Frontklappe, EU5 und Individualausstattung

Der Artega®GT wird jetzt serienmäßig mit einer CFK-Frontklappe und EU5 angeboten. Das Exponat auf dem Stand in Genf unterstreicht ebenfalls die Möglichkeiten eines Manufakturbetriebs, der den größtmöglichen Raum für außergewöhnliche und exklusive Fahrzeuge zulässt. Zunächst einmal sind der persönlichen Farbgebung keine Grenzen gesetzt. Das ausgestellte Exponat in Suzukagraumetallic zeigt eine dazu abgestimmte zweifarbige Belederung. Demnach ist die Oberseite der Instrumententafel und die Türbrüstung in schwarzem Leder farblich abgesetzt, die restlichen Lederumfänge sind in rotem Leder ausgeführt. Lufteinlässe und Frontklappe in Sichtcarbon stellen ein weiteres sportliches Feature dar, welches zusätzlich ein klares Indiz für den

konsequenten Leichtbau des GT darstellt. Die schwarz lackierten Räder unterstreichen dabei nochmals die Performance des Sportwagens.

2. Der Artega SE

Souveräne Leistung bei Null Emission

Zwei auf der Hinterachse untergebrachte Elektromotoren mit zusammen 280 kW (380 PS) sorgen für ordentlichen Vortrieb. Jeder Motor treibt unabhängig eines der beiden hinteren Räder an. Den Sprint von null auf 100 absolviert der Artega SE in 4,3 Sekunden (4,8 Sekunden mit Verbrennungsmotor). Anders als bei einem Verbrennungsmotor erfolgt die Kraftentfaltung bei Elektromotoren linear und verzögerungsfrei. Die Höchstgeschwindigkeit liegt mindestens bei 250 Stundenkilometer. Die gesamte Antriebseinheit wiegt gerade einmal 150 Kilogramm. Der Wirkungsgrad ist mit über 90 Prozent extrem hoch.

Modernste verfügbare Batterien-Technologie

Insgesamt werden im Artega SE 16 erprobte Batterie-Module aus Lithium-Ionen-Polymerzellen eingebaut. Jedes Modul enthält wiederum zwölf Batteriezellen und ist weitestgehend autark. Im Fahrzeugheck sind zwölf solcher Module untergebracht, vorne vier. Alle Batterien sind wassergekühlt und kommen gemeinsam auf einen Energiegehalt von 37 Kilowattstunden bei einer Nennspannung von 350 Volt. Das Gesamtgewicht des Batteriesystems beträgt 310 Kilogramm.

Nach NEDC-Norm hat der Artega SE eine Reichweite von 300 Kilometern, bei normaler Fahrweise werden es immer noch komfortable 200 Kilometer sein. Über den Anschluss am Fahrzeugheck lassen sich die Batterien an einem regulär gesicherten Haushalts-Elektroanschluss aufladen. An Park & Ride-Stationen oder speziellen Parkplätzen mit Ladestationen verkürzt sich die Ladezeit erheblich. Bei entsprechender Ladeleistung kann die komplett entladene Batterieeinheit in nur 90 Minuten nachgeladen werden.

Die Artega-Konstruktion bietet die besten Voraussetzungen – nur geringes Mehrgewicht

Das Mittelmotorkonzept mit dem hinten angeschraubten Hilfsrahmen für die Aufnahme der Antriebseinheit bietet eine hervorragende Ausgangsposition für die Implantation eines Elektroantriebs. Die Achsverteilung ist mit 57 Prozent hinten zu 43 Prozent vorne identisch mit der des Artega[®]GT mit Verbrennungsmotor. Bereits die Version mit Verbrennungsmotor besticht durch konsequenten Leichtbau und hat mit einem Gewicht nach EU-Norm von nur 1.285 Kilogramm deutlich Vorteile gegenüber den Wettbewerbern. Der Artega SE wiegt vergleichbar 1.400 Kilogramm, hat also ein Mehrgewicht von gerade einmal rund zehn Prozent. Damit entsprechen die Handlings- und Bremseigenschaften weitgehend denen des in den Fachmedien hervorragend beurteilten Artega[®]GT. Das gesamte Fahrzeug mit Dämpfung und Bremsen ist ausreichend dimensioniert für die Mehrleistung der E-Version um 59 kW (80 PS) und die daraus resultierenden höheren Fahrleistungen.

Neuartige Einstellung der Rekuperation

Mit den Schaltwippen am Lenkrad kann der Fahrer die Stärke der Rekuperation beim Loslassen des „Gaspedals“ stufenlos bestimmen. Der Einstellbereich reicht dabei von der maximal möglichen Rekuperation von rund 75 kW bis hin zu keiner Rekuperation, dem sogenannten „Segeln“. Damit kann der Fahrer die Gaspedalcharakteristik entsprechend seinen Wünschen beziehungsweise entsprechend der Fahrsituation anpassen.

Das Kombiinstrument wurde neu gestaltet mit kombinierten Analog- und Digitalanzeigen für Geschwindigkeit, Reichweite und Batterieladestatus. Hinzu kommt eine Anzeige des Energieflusses.

Ausreichende Produktionskapazitäten in Delbrück

Innerhalb der 4.000 Quadratmeter großen Produktionsfläche in Delbrück ist die Produktion einer zweiten Version des Sportwagens durchaus möglich. Unter Einhaltung des äußerst hohen Qualitätsstandards ist eine Produktion von jährlich bis zu 500 Fahrzeugen möglich.

Der Markt für hochwertige Elektrofahrzeuge ist bereits vorhanden

Die Unternehmensberatung McKinsey hat den Markt für Elektrofahrzeuge ausgiebig untersucht und die Ergebnisse im Februar 2011 in ihrem Vierteljahresbericht veröffentlicht. Demnach sei die Nachfrage von potentiellen Käufern an reinen Elektrofahrzeugen und Hybrid-Versionen mit Elektromotor in großen Ballungsgebieten wie New York, Paris oder Shanghai schon bei bis zu 16 Prozent. Das Interesse sei dabei sogar unabhängig von der Dichte der zur Verfügung stehenden Ladestationen – und auch unabhängig von staatlichen Förderungen.

Die Interessengruppen für Elektrofahrzeuge unterteilen sich neben öffentlichen Institutionen in Unternehmen, die einen Beitrag für die Umwelt leisten wollen und in die sogenannten Early adopters, eine meist in größeren Städten lebende Käuferschicht, welche grundsätzlich bereit ist, für technische Neuerungen mehr Geld zu investieren. In der Regel verfügt diese Zielgruppe über mindestens ein weiteres Fahrzeug, so dass mögliche Einschränkungen in Bezug auf die Reichweite eine untergeordnete Rolle spielen.

Durch eine straffe Kalkulation kann Artega den exklusiven SE zu einem interessanten Preis von netto etwa 150.000 Euro anbieten. Diese Positionierung liegt zwischen dem Preis bestehender Elektro-Sportfahrzeuge der ersten Generation und den erwarteten Preisen der angekündigten Elektro-Sportwagen der Serienhersteller.

Einzigartiges Fahrzeugprofil

Mit Sicherheit wird der Artega SE zur sozialen Akzeptanz von Sportwagen von morgen entscheidend beitragen; zumal es sich um ein Stück deutsche Ingenieurskunst handelt, in einer Manufaktur von Hand gemäß individueller Kundenwünsche gefertigt – ebenso wie sein Pendant mit Verbrennungsmotor, der Artega[®] GT. Alle deutschen Sportwagen aus Delbrück in Nordrhein-Westfalen verfügen über ein einzigartiges Fahrzeugprofil. Die Kleinserien-Produktion erlaubt die Verwendung zahlreicher neuer Technologien. Der Artega – gleich ob mit Elektro- oder Verbrennungsmotor - ist eine echte Innovation und in der Tat anders als andere Fahrzeuge.

3. Der Artega®GT im Überblick

Unverwechselbares Design

Der renommierte Designer Henrik Fisker, unter anderem Schöpfer des BMW Z8 und des Aston Martin Vantage, schuf auf Basis der Länge eines Kleinwagens (4,012 Meter) und der Breite einer Luxuslimousine (1,88 Meter) ein unverwechselbares Design: kraftvoll und sympathisch.

Beeindruckende Fahrleistungen bei geringem Verbrauch durch konsequenten Leichtbau

Eine Materialkombination aus dem Rennsport, nämlich Aluminium-Spaceframe, hochfeste Stähle und kohlefaserverstärkte Verbundwerkstoffe, macht den Artega®GT trotz umfangreicher Serienausstattung nur 1.285 Kilogramm schwer. Damit gehört der Sportwagen zu den Leichtgewichten seiner Klasse. Das V6-Triebwerk schöpft aus 3.597 Kubikzentimeter Hubraum 300 PS (220 kW). Daraus resultiert ein Leistungsgewicht von 4,28 Kilogramm pro PS. Dieses niedrige Leistungsgewicht und die hochmoderne Antriebseinheit führen zu einer eindrucksvollen Agilität und beeindruckenden Fahrleistungen. Beschleunigung: 4,8 Sekunden auf 100 Kilometer pro Stunde. Höchstgeschwindigkeit: 270 Kilometer pro Stunde.

Das Mittelmotor-Konzept und eine direkte Lenkung perfektionieren den Fahrspaß – bei einem Durchschnittsverbrauch nach EURO 5-Norm von nur 9,2 Litern auf 100 Kilometer.

Höchste Exklusivität

Artega hat eine Manufaktur aufgebaut, in der mit großer Sorgfalt individuelle Fahrzeuge produziert werden. Ein Markenzeichen ist der hohe Anteil der Eigenfertigung, die unter anderem sowohl das Chassis als auch Radaufhängungen, Motorperipherie, Tank- und Auspuffsystem umfasst. In Anlehnung an die individuellen Wünsche der Kunden entstehen in klassischer Handarbeit die einzelnen Sportwagen in der gewünschten Zusammenstellung. Hochqualifizierte Kräfte fügen die einzelnen Komponenten zusammen – sowohl technischen Elemente als auch die Außenhaut und den Innenraum.

Dabei wird ein Artega immer höchst exklusiv bleiben: Nur bis zu 500 Einheiten des Sportwagens können pro Jahr in Delbrück realisiert werden.

4. Der Artega®GT im Detail

Der Artega®GT steckt voller technischer Highlights. Eine Materialkombination aus dem Rennsport macht den konsequenten Leichtbau möglich. Der Aluminium-Spaceframe wird mit hochfesten Stählen und kohlefaserverstärkten Verbundwerkstoffen kombiniert. Der modulare Aufbau sichert die Reparaturfreundlichkeit. Die Struktur wurde in umfangreichen Crashtests optimiert. Die Aerodynamik ist ausgefeilt, und ein Heckdiffusor sorgt für optimalen Anpressdruck. Der sportliche Antrieb aus dem Programm eines Großserien-Konzerns und das Doppelkupplungsgetriebe garantieren Fahrdynamik mit größtmöglicher Zuverlässigkeit. Die Ausgewogenheit des Fahrzeugkonzepts verspricht puren Fahrspaß und beste Bremswerte.

Der Aluminium-Spaceframe wiegt weniger als 100 Kilogramm

Luft- und Raumfahrtstandards sichern höchste Qualität bei der Produktion des Artega[®]GT. Der Aluminium-Spaceframe wurde von der eigenen Konstruktionsabteilung in Delbrück entwickelt. Er ist leicht, steif und modular aufgebaut.

Auch die gesamte Fertigung des Spaceframes erfolgt im neuen Autowerk in Westfalen. Speziell für Artega angefertigte Strangpressprofile werden im MIG-Schweißverfahren zu einer hochfesten Rahmenstruktur verbunden, die sich durch beste Grund- und Verwindungssteifigkeit auszeichnet. Sämtliche Arbeiten führt das Unternehmen nach strengsten Luft- und Raumfahrtstandards (DIN 29595) in Eigenfertigung aus.

Auch bei der Verarbeitung der anspruchsvollen Aluminiumlegierung verfolgt Artega konsequent die eigenen Qualitätsansprüche. Alle Schweißarbeiten und die Zertifizierung der Schweißfachleute sind durch die DIN 29595 für Luft- und Raumfahrtstandards streng gesichert.

Bei der Auswahl der Werkstoffe kommen ähnlich hohe Kriterien zum Tragen. Die Aluminiumlegierung (AlMgSi 0.5 T6) ist absolut Salz- und Seewasserfest:

„Den Rahmen könnte man problemlos im Meer versenken, ohne dass etwas passiert“, erklärt Artega-Montageleiter Martin von der Lieth die Langlebigkeit des Spaceframe.

Hochwertige Stahllegierungen

Ein weiterer Baustein des Leichtbau-Konzepts ist das Heckmodul als Gitterrohrrahmen aus hochfestem Stahl. Der Aggregateträger besteht aus einer im Motorsport erprobten, hochfesten Stahllegierung (25CrMo4). Diese wird oberflächenbehandelt und so dauerhaft vor Korrosion geschützt. Bevor die Endmontage erfolgt, wird das Spaceframe-Chassis mit diesem Aggregateträger für Motor und Getriebe an der sogenannten „Hochzeitsstation“ miteinander verbunden.

Wabenstruktur im Unterboden – leicht und stabil

Wenig Gewicht bei hoher Steifigkeit gewährleistet auch der Fahrzeugboden des Artega, welcher aus einer Aluminium-Wabenstruktur besteht. Diese leichte und äußerst stabile Sandwich-Bauweise stammt ursprünglich aus dem Flugzeugbau. Der Boden wird mit dem Spaceframe verklebt.

Konsequenter Leichtbau mit einzigartiger Außenhaut

Als weltweit erstes Fahrzeug besitzt der Artega[®]GT überwiegend eine Außenhaut aus kohlefaserverstärktem Polyurethan (PUR), die in Zusammenarbeit mit der BASF-Tochter Elastogran realisiert wird. Die Kombination verschiedener PUR-Werkstoffe mit hervorragenden mechanischen Eigenschaften macht den Artega[®]GT zu einem echten Leichtgewicht und bietet zusätzliche Vorteile bei Kosten und Sicherheit. Kotflügel, Heck-, Bug- und Seitenteile des Sportwagens bestehen aus dem kohlefaserverstärkten, mikrozellularen Werkstoff Elastolit, der sich durch hohe Robustheit und gute Schlagzähigkeit auch bei extremer Kälte auszeichnet. Der geringe thermische Ausdehnungskoeffizient des faserverstärkten PUR-Systems sorgt für eine hohe Passgenauigkeit und eine extreme Wärmeformbeständigkeit der Bauteile.

Durch die hohe Oberflächenqualität eignet sich der Leichtbau-Werkstoff ideal für die Class-A-Lackierung von sichtbaren Freiformflächen. Bei Dach und Kofferraumhaube werden zudem erstmalig spezielle PUR-Material-Kombinationen mit Sandwichstrukturen (also ein mehrlagiger Aufbau) eingesetzt, die sich durch eine noch höhere Torsionssteifigkeit bei deutlich geringem Gewicht auszeichnen. Über diese Vorteile verfügt auch die hinterschäumte Motorhaube – ebenfalls ein neues Verfahren.

Crashtests - keine Chance dem Zufall

Umfangreiche und kostenintensive Crashtests sind in Deutschland nur für Großserien vorgeschrieben. Als einer der wenigen Kleinserienhersteller führt Artega die Crashtests dennoch in großem Umfang durch, um im Ernstfall dem Zufall keine Chance zu geben.

Die Ingenieure sorgten bereits bei der Entwicklung des Artega[®]GT für eine möglichst sichere Auslegung der Fahrzeugstruktur. Sogenannte Lastpfade zur Verteilung der Aufprallenergie wurden angelegt, Knoten- und Verbindungspunkte wurden nach Möglichkeit durch eine intelligente Konstruktion ganz vermieden oder aus besonders stabilen Materialien ausgeführt; eventuelle Schwachstellen erhielten zusätzliche Verstärkungen oder definierte Energieaufnehmer.

Die Prototypen bewiesen, dass die Konstruktionsstruktur beim realen Zusammenstoß den Werten aus der Theorie entsprach. Der Artega[®]GT wurde nun Schritt für Schritt ausgebaut und Gurtanlage mit Gurtstraffer, Kraftbegrenzer, Haltepunkte und Gurtlänge spezifiziert. Es folgte die Integration und Abstimmung der zwei Fullsize-Front- und Side-Airbags. Die Türen erhielten einen Prallschutz aus Stahl (15 CDV 6), und die Dachspinne wurde wie ein Käfig ausgelegt, um die fehlende B-Säule zu kompensieren.

Die Bauteile mussten erneut bei realen Crashtests ihre Einsatzfähigkeit im Artega[®]GT beweisen. Ergebnis dieses aufwendigen Verfahrens: eine Fahrgastzelle die nicht nur leicht, sondern auch torsionssteif und sicher ist. Tritt doch einmal der Fall der Fälle ein, sorgen intelligent angeordnete Crash-Elemente für eine gleichmäßige Verteilung der Kräfte. Die Energie wird in den stabilsten Teil des Fahrzeuges umgeleitet: in den Hauptrahmen. Aufgeteilt in drei Bereiche, den Mitteltunnel und die beiden Längsträger, ergibt sich für den Fahrer eine Sicherheitszelle, die auch hohen Belastungen standhält. Artega geht auch hier über das übliche Maß eines Kleinserienherstellers hinaus.

Ausgefeilte Aerodynamik mit Heckdiffusor

Erkenntnisse aus dem Motorsport und konsequente Versuche im Windkanal wurden im Artega[®]GT umgesetzt. So ist der Unterboden des Artega[®]GT vollverkleidet und daher besonders verwirbelungsfrei. Eine weitere Besonderheit, speziell am Unterboden, ist der Heckdiffusor. Der daraus resultierende Effekt ist mehr als beachtlich. Der gesamte Artega[®]GT verhält sich dadurch wie eine Art umgedrehter Flugzeugflügel. Weil die Luft unter dem Fahrzeugheck schneller strömt, entsteht ein Unterdruck am Fahrzeugboden, der das gesamte Fahrzeug auf die Straße saugt. Bei diesem Effekt spricht man von Abtrieb. Der Artega[®]GT wird förmlich auf den Boden gepresst.

Ein Fahrwerk für Alltag und Sport

Artega präferierte in der Fahrwerksabstimmung für seinen GT eine gleichermaßen sportliche wie komfortable Lösung - ohne dabei einen halbherzigen Kompromiss einzugehen. Hier spielt der Artega[®]**GT** seine Konzeptvorteile voll aus, nämlich die breite Spur und den großen Radstand sowie den niedrigen Schwerpunkt. Das Resultat: Neutral bis in den Grenzbereich durchzirkelt der Artega souverän Kurve für Kurve. Trotzdem vermag der Sportwagen bei kontrolliertem Gaseinsatz mit weichem Übersteuern zu begeistern.

Besonders klar erkennbar werden diese Fahrwerksqualitäten auf der Rennstrecke. Hier überzeugt das Artega-Fahrwerk dank der auf ein Minimum verringerten Wankbewegungen. Längs- und Querkräfte werden durch stetigen Bodenkontakt optimal übertragen. Die Artega[®]**GT**-Federung wirkt dabei niemals „bretthart“. Das mit dem Motorsport-Spezialisten Bilstein entwickelte Profi-Setup garantiert maximale Spurstabilität und gewährleistet eine sichere Kurvenfahrt. Außerdem wird ein Aufbäumen und Eintauchen beim Bremsen oder Beschleunigen durch die optimierte Auslegung völlig unterbunden.

Diese Eigenschaften prädestinieren den Artega[®]**GT** ebenso für stressfreies und komfortables Reisen. Er ist ein Sportwagen für jeden Tag.

Artega mit besten Bremswerten

In der Top-Liste aller Bremsversuche eines international renommierten Fachblatts belegte ein Serien-Vorläufer des Artega[®]**GT** unter der Überschrift „Die Besten beim Bremsen“ Platz 2 von 450 getesteten Fahrzeugen. Einen kürzeren Bremsweg erreichte nur der Ferrari 599 GTB Fiorano. Der Porsche 911 GT3 landete auf dem dritten Platz.

Dieser Ergebnis sorgte bei der Artega-Mannschaft vor allem auch deshalb für große Freude, weil die Bremsentests in dem Magazin weltweit zu den Anerkanntesten zählen.

Die Artega-Verantwortlichen führen dieses sensationelle Ergebnis im Wesentlichen auf drei Faktoren zurück, die der Artega[®]**GT** besonders gut erfüllt.

Zunächst einmal das Fahrzeug-Konzept. Die optimale Bremswirkung hat ein Fahrzeug, das beim Bremsen eine Achslastverteilung von 50:50 erreicht. Dies liegt an dem sogenannten Reibkoeffizienten Reifen-Fahrbahn, welcher nicht konstant ist, sondern mit zunehmender Normalkraft abnimmt. Daher sollte beim Bremsen die Normalkraft des Fahrzeuges möglichst gleichmäßig auf die 4 Räder verteilt werden. Die gute Achslastverteilung am stehenden Fahrzeug des Artega (57 Prozent hinten, 43 Prozent vorne), ein niedriger Schwerpunkt und ein langer Radstand führen dazu, dass sich die Radlastverteilung bei einer Vollbremsung dem Optimum annähert. Die breiteren Reifen des Artega[®]**GT** hinten könnten sogar noch mehr Bremskraft aufnehmen.

Die Bremse selbst ist der zweite Faktor. Das Fachblatt bestimmt den Bremsweg nach der zehnten Vollbremsung. Daher ist eine ausreichende Dimensionierung der Bremse und der Bremsenkühlung

wichtig, damit möglichst wenig Wärmeeintrag von der Bremse in die Bremsflüssigkeit erfolgt. Sonst würde sich der Bremsweg durch Dampfblasen in der Bremsflüssigkeit erhöhen.

Die Reifen sind der dritte entscheidende Faktor für optimale Bremsleistungen. Dabei ist anzumerken, dass man die geforderten Reifeneigenschaften im Kontext sehen muss. Wird beispielsweise der Reifen auf eine Optimierung des Bremsverhaltens ausgelegt, entstehen Kompromisse in anderen Eigenschaften wie beispielsweise beim Komfort oder bei den Nasseigenschaften. Die am Artega[®]GT verwendeten Reifen sind nicht spezifisch auf kurze Bremswege optimiert, sondern haben gute Allround-Eigenschaften.

Extrem leichte Schmiederäder

Artega entwickelte zusammen mit dem Felgenspezialisten APP Tech aus Italien für den GT eines der leichtesten Schmiederäder im 19-Zoll-Format. Ziel der Entwicklung war die Kombination von höchster Performance, sportlich-elegantem Design und einem Minimum an Gewicht. APP Tech, bekannt als exklusiver Hersteller für Schmiederäder, produziert das optional erhältliche Schmiede-Leichtbau-Rad für den Artega[®]GT exklusiv.

Die Schmiedetechnik erlaubt gegenüber dem Aluminiumguss dünnere Wandstärken bei gleich bleibender Festigkeit und höheren Sicherheitsreserven. Realisiert werden kann dieses Vorteilspaket, da geschmiedete Aluminiumlegierungen stabiler sind als gegossene Aluminiumlegierungen. Die Schmiede-Fertigungstechnik erlaubt gegenüber der Gussfertigung eine Gewichtseinsparung von bis zu 35 Prozent. Von der Verringerung der ungefederten Massen profitiert spürbar der Fahrkomfort, da Federn, Dämpfer und Aufhängung besser arbeiten und so auch eine längere Lebensdauer haben. Ein sportlicheres und agileres Handling des Wagens gehört zu den spürbaren Nebeneffekten. Leichte Räder sparen zudem nicht nur Sprit, sondern verkürzen auch den Bremsweg, verringern den Bremsbelagverschleiß und führen zu einem besseren Kurvenhandling - das alles dient einer größeren passiven Sicherheit.

Technische Daten Optionsrad

Dimension vorn: 8" x 19" mit 235/35 Reifen
Dimension hinten: 10,5" x 19" mit 305/30 Reifen
Gewicht vorn: 8,6 kg
Gewicht hinten: 9,8 kg
Lochkreis: 5 x 112 mm
Einpresstiefe: VA 43 mm, HA 45 mm

Technische Daten Serienrad

Dimension vorne: 8"x19" mit 235/35 Reifen
Dimension hinten: 9,5"x19" mit 285/30 Reifen
Gewicht vorne: 9,1 kg
Gewicht hinten: 9,7 kg
Lochkreis: 5 x 112 mm
Einpresstiefe: VA 43 mm, HA 45 mm

Großserienantrieb garantiert Zuverlässigkeit und Servicefreundlichkeit

Der Motor des Artega[®] **GT** stammt aus den sportlichen R-Modellen des Volkswagen-Konzerns. Der Sechszylinder in V-Anordnung schöpft seine Kraft aus 3.597 Kubikzentimeter Hubraum. 300 PS (220 kW) sorgen für ordentlichen Vortrieb: 4,8 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 270 Stundenkilometer.

Modernstes Doppelkupplungsgetriebe

Das Doppelkupplungsgetriebe ermöglicht einen voll automatisierten Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung. Dieser moderne und im Rennsport ausgefeilte Getriebeaufbau wird deshalb auch als Direktschaltgetriebe bezeichnet.

Eine ausgeklügelte Getriebeelektronik steuert den Gangwechsel der zwei Teilgetriebe und der zwei Kupplungen. So wird beim Schaltvorgang das sonst lastfreie Teilgetriebe mit Hilfe der zweiten Kupplung zugeschaltet und überbrückt die bei herkömmlichen Getrieben vorhandene Drehmomentunterbrechung. Ist ein Gangwechsel erfolgt, wird das Drehmoment wieder zurückgeleitet. Diese Vorgänge sind beim Schalten nicht spürbar. Die Gänge können manuell über Schaltwippen am Lenkrad, über den Gangwahlhebel in der Mittelkonsole oder vollautomatisch gewechselt werden.

Das Doppelkupplungsgetriebe ermöglicht nicht nur die schnellsten derzeit in einem Serienfahrzeug realisierbaren Schaltzeiten, sondern bietet im Automatikbetrieb auch einen bisher unerreichten Komfort in einem Sportwagen. Und durch die optimalen Schaltpunkte ergibt sich sogar eine zusätzliche Kraftstoffersparnis.

Großseriengeprüfte Elektronik mit innovativer Multifunktions-Steuereinheit

Von einem Großkonzern stammt in der Basis auch die Karosserieelektronik mit dem für einen Kleinserien-Hersteller so großen Vorteil, dass es alle Versuchszyklen durchlaufen hat. Das Kombiinstrument des Artega[®] **GT** hat als Weltneuheit zwei koaxiale Zeiger für Geschwindigkeit und Drehzahl. Damit sind diese primären Anzeigeelemente zentral im Sichtfeld des Fahrers positioniert.

Der Automobilzulieferer paragon stattet den Artega[®] **GT** auch mit der Multifunktions-Steuereinheit „integra“ aus. Der Name ist Programm: Sie umfasst neben der Bedienung des Navigationssystems auch die Bedienung und Einstellung der Klimaanlage, des Radios, des MP3-Players, der Telefonanlage, der Fahrerinformationen und der Fahrzeugeinstellungen. Mit nur einem einzigen Bedienelement werden alle Parameter gesteuert. Selbst die Regelstufen des Artega-Stabilitäts-Programms (ASP) wählt der Fahrer mit diesem zukunftsweisendem System.

Der Artega verfügt über ein TFT-Display im Format 640 x 480 Bildpunkte (VGA). Die Bedienoberfläche in Klavierlack und die kapazitiven Sensorschalter eröffnen dem Fahrer eine

vollkommen neue Optik und neue Bedienqualität. Durch eine Linux-basierender Software können Zusatzgeräte wie eine Rückfahrkamera im Nachhinein einfach integriert werden.

Der MirrorPilot eröffnet neue Dimensionen der Navigation

Der Spiegel im Artega®**GT** wird durch seine zentrale Lage zum idealen Kommunikationselement zwischen Fahrzeug und Fahrer. Das benutzerfreundliche Navigationssystem im Spiegel ist in einem 2,2-Zoll großen TFT-Display mit 65.000 Farben untergebracht. So bleibt der Blick des Fahrers beim Erfassen der Routenführung auf die Fahrbahn gerichtet.

Ganz nach Geschmack lässt sich das System entweder über zwei Bedientasten und einen Dreh-Drücksteller direkt am Spiegel oder über eine Infrarot-Fernbedienung handhaben. Für die Eingabe der Zielkoordinaten bieten sich ebenfalls mehrere Möglichkeiten. Eine Variante ist die Eingabe über die Postleitzahl. Wahlweise kann auch die gesamte Adresse eingegeben werden. Wird das Navigationssystem nicht benötigt, erlischt das Display und die gesamte Spiegeloberfläche steht zur Verfügung.

Spitzensportler mit Alltagstauglichkeit

Der Artega®**GT** ist der beste Beweis dafür, dass ein Sportwagen schnell, leicht und trotzdem gut ausgestattet sein kann. Für die Sicherheit der Insassen sorgen die oben beschriebenen Crash-Module und die vorzügliche Bremsanlage. Im Unterschied zu reinen Fahrmaschinen verfügt der Artega®**GT** auch auf Grund seines großen Innenraums, der den Komfort beim Fahren erheblich erhöht, über eine hohe Alltagstauglichkeit.

Zeitgemäße Umweltbilanz

Das geringe Leistungsgewicht des Artega®**GT** ermöglicht eine fortschrittliche Umweltbilanz und erstaunliche Verbrauchswerte. So liegt der Durchschnittsverbrauch nach EURO-5-Norm bei gerade einmal 8,9 Litern auf 100 Kilometer – für einen Sportwagen ein herausragender Wert. Aus dem geringen Verbrauch ergibt sich eine Reichweite von mehr als 750 Kilometern mit nur einer Tankfüllung, die zum Komfort bei längeren Reisen beiträgt. Ressourcenschonende Verfahren in der Fertigung und eine hohe Recyclingquote tragen ebenfalls zu einer zeitgemäßen Umweltbilanz des Artega®**GT** bei.

5. Die technischen Daten des Artega®GT

Motor	V6-Direkteinspritzer im Heck
Hubraum	3597 ccm
Leistung	220 kW (300 PS)
DIN Leergewicht	1285 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1495 kg
Leistungsgewicht	4,28 kg/PS
Getriebe	6-Gang-Direktschaltgetriebe
Beschleunigung 0-100 km/h	4,8 s



Höchstgeschwindigkeit	270 km/h	
EU-Normverbrauch (Euro 5)	9,2 l (Super Plus ROZ 98) / 100 km	
CO2-Emissionen	220 g/km	
Reichweite	765 km	
Rahmen	Aluminium-Spaceframe, Heckmodul als Gitterrohrrahmen aus hochfestem Stahl	
Karosserie	Kohlefaserverstärkte Kunststoffe, CFK-Frontklappe	
Abmessungen (L x B x H)	4015 x 1882 x 1180 mm	
Radstand	2460 mm	
Kofferraumvolumen	300 l	
Preis (Serienausstattung)		
Artega® GT Coupé	70.504,20 EUR (netto)	83.900,00 EUR (brutto)

6. Das Unternehmen Artega Automobil GmbH & Co. KG – erfahrenes Management und solide Finanzierung

Optimale Voraussetzungen für die Serienproduktion des Artega®**GT** hat die Artega Automobil GmbH & Co. KG durch den Bau eines neuen Automobilwerks am Firmensitz in Delbrück/ Westfalen geschaffen. Zwei Baukörper im Artega-Design prägen das Zentrum der jungen Automarke mit einer Produktionsfläche von 4.000 Quadratmetern. In der Manufaktur mit Rohbau und Endmontage entstehen die Fahrzeuge, im benachbarten Marken- und Vertriebszentrum werden die weltweite Vermarktung und der Kundenservice organisiert.

Die Anfang 2006 gegründete Artega Automobil GmbH & Co. KG hat sich zum Ziel gesetzt, den Sportwagenmarkt mit außergewöhnlichen und zugleich voll alltagstauglichen Fahrzeugen zu bereichern. Dazu errichtete das Unternehmen ein modernes Automobilwerk am Firmensitz in Delbrück, in dem bis zu 500 Einheiten pro Jahr gefertigt werden können. Tresalia Capital hat Artega im Dezember 2009 zu 100 Prozent übernommen.

Peter Müller ist Chef bei Artega

Dipl.-Ing., Betriebswirt (VWA) Peter Müller (50) übernahm am 1. Oktober 2010 den Chefposten der Artega Automobil GmbH & Co. KG. Sein Vorgänger Dr.-Ing. Wolfgang Ziebart (60) wechselte in den Beirat, welcher bisher nur mit den mexikanischen Investoren besetzt war, und konzentriert sich darüber hinaus ganz auf die Entwicklung einer Elektroversion des Sportwagens.

Peter Müller war seit der 100 Prozent-Übernahme des Unternehmens durch Tresalia Capital bereits als COO an der Seite von Wolfgang Ziebart in der Unternehmensspitze. Er bringt viel Erfahrung in der Automobilindustrie mit.

Der 50-jährige war von 1985 bis 1996 bei der Porsche AG u. a. als Leiter Produktmanagement und Projektleiter Vertrieb für den Boxster und die neue 911-Generation tätig. Von 1996 bis 1998 verantwortete er bei der Webasto AG Fahrzeugtechnik die Bereiche Konzernmarketing sowie

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Anschließend wechselte er zur BMW AG, bei der er ab 2001 als Leiter Markt-, Produkt- und Preisstrategie zum oberen Führungskreis gehörte. Seit 2002 war Müller Mitglied der Geschäftsleitung bei BMW Motorrad; seine inhaltliche Verantwortung wechselte in dieser Zeit von Vertrieb und Marketing zu Entwicklung und Baureihen.

Dr.-Ing. Wolfgang Ziebart hat sein gesamtes Berufsleben in der Autobranche verbracht. Von 1977 bis 2000 war er für die BMW AG in unterschiedlichen Leitungsfunktionen tätig; zuletzt verantwortete er als Mitglied des Vorstandes die Bereiche Forschung & Entwicklung und Einkauf. Weitere Vorstandstätigkeiten übte Ziebart bei der Continental AG (2000-2004, drei Jahre als stv. Vorsitzender) und bei der Infineon Technologies AG (2004-2008, als Vorsitzender) aus.

Mexikanischer Privatinvestor bietet Perspektive

Die solide Kapitalausstattung des Unternehmens sichert die Serienproduktion des Artega®GT. Dafür steht der mexikanische Privatinvestor Tresalia Capital. Die Komplettübernahme durch Tresalia Capital brachte Artega ausreichend finanzielle Mittel, um den Serienanlauf und den Verkaufsstart mit vollem Engagement voranzutreiben. Auch für zweite Version des Artega mit Elektroantrieb wird mit Rückendeckung der Investoren vorangetrieben.

Tresalia Capital unterscheidet sich wohltuend von Private Equity Investoren - sogenannten „Heuschrecken“ - die nur an kurzfristigem Erfolg interessiert sind. Vielmehr handelt es sich hier um einen Familieninvestor, der seine Beteiligungen häufig mehr als eine Dekade hält. Tresalia Capital ist einer der Hauptaktionäre der Modelo Brauerei (Markenname „Corona“) und engagiert sich auch in Lifestyleunternehmen, beispielsweise der Modekette Tory Burch.

7. Das Händlernetz wurde erweitert

Ab Mai 2010 werden im firmeneigenen Automobilwerk die ersten Artega®GT gebaut, die anschließend an die bestehenden Händler und an die Kunden gehen. Darüber hinaus plant das Unternehmen weiterhin eine Vergrößerung des Händlernetzes, wobei der Fokus zunächst voll auf Europa liegt.

Der weltweite Langzeittrend zur Individualisierung lässt zunehmenden Raum für außergewöhnliche und exklusive Fahrzeuge. In diesem speziellen Segment versteht sich Artega nicht als Wettbewerber zu den bestehenden Fahrzeugherstellern, sondern als Bereicherung.

Während des internationalen Automobil-Salons in Genf 2011 tritt Artega erstmals gemeinsam mit dem Schweizer Importeur Artega Automobile Schweiz AG auf. Die neue Vertretung in Hamburg, die AutoNova GmbH, präsentiert sich erstmals Ende März als neuer Vertriebspartner.

8. Pressekontakt

Artega Automobil GmbH & Co. KG

Tobias Aichele
Leiter Unternehmenskommunikation
33129 Delbrück
Tel. +49 5250 93831-0
Fax +49 5250 93831-102

Tobias.Aichele@artega.de
www.artega.de

Büro Süd

Am Bergheimer Hof 9a
70499 Stuttgart
Tel. +49 711 6402028
Fax +49 711 6402003

Aktuelle Fotos: www.artega.de/Presse