

PRUEBA: ATK 450 MX

# EL RETORNO

A algunos, las siglas ATK les sonarán de algo. Pero, quizás a muchos, el nombre de Cannondale les hará pensar en lo que pudo ser y no fue. Solo Quad probó en exclusiva el ATK 450 MX, sin duda, un quad de carreras que fue todo un avance en su época y que ha vuelto con un nombre y una marca diferente. Un retorno ideal para los pilotos más racing...

*Texto: J. Burgarolas / J. Mèlich  
Fotos: Xavier Pladellorens*



Cuando los quads y motos Cannondale llegaron a España en 2002 fueron toda una revolución, como si hubieran llegado desde otra galaxia. Aunque desgraciadamente la fábrica de quads y motos tuvo que acabar cerrándose en 2003 para poder salvar la de bicicletas. Solo Quad se desplazó hasta Galicia para probar en exclusiva el ATK 450 MX'06, una unidad que presentará algunos cambios en este 2007, entre otras, suspensiones (de Öhlins y Fox a Pep's), trapecios, carcasas de motor (ver recuadro)... Por lo tanto, todas las sensaciones que nos transmitió el vehículo son referentes al modelo de 2006.



antiguo Cannondale. Y, aunque existen muchas diferencias, la base sigue siendo la misma. En cuanto al motor, el conjunto de camisa, pistón y cigüeñal ha sido desarrollado y rehecho por Wiseco utilizando materiales de alta calidad e incluyendo un pistón tratado con un baño de teflón. La cilindrada ha aumentado hasta 446 c.c. (el Cannondale era de 432 c.c.) y se han montado un cigüeñal y biela totalmente nuevos y equilibrados. El ATK, por su parte, lleva tapa de válvulas de aluminio (antes de magnesio, aunque se corroía por el anticongelante). Igual que las aspas de la bomba del agua, anteriormente de plástico, que también se han sustituido por unas de aluminio para darle más resistencia. Las carcasas del motor fueron rediseñadas por ATK y reducen el sonido del motor ligeramente, aunque la unidad de pruebas

no las montaba al ser un modelo de la temporada anterior. Igual que los antiguos logos de Cannondale, que se van a cambiar por los actuales de ATK motorcycles. En lo referente a la alimentación, sigue manteniendo inyección electrónica con doble inyector, aunque con unos nuevos mapping que permiten sacarle aún más rendimiento al quad.

Pero el sinfín de modificaciones respecto al Cannondale no terminan ahí, ya que se han añadido algunos accesorios y complementos para mejorar el producto: manillar, tijas y puños de la marca Pro Taper; tornillería interna del motor blue

#### Parte ciclo

En el apartado ciclo, las suspensiones de la unidad probada montaba Fox en el tren delantero y Öhlins en el trasero, pero en las siguientes unidades ya montará PEP's en ambos trenes, tarados a las características de cada piloto. Igual que los trapecios, los ASR serán sustituidos en breve por unos Walsh con el fin de mejorar aún más el funcionamiento del tren delantero. El eje trasero, fabricado por ATK, también se ha cambiado, debido a que no daban el resultado deseado.

#### Novedades para 2007

- Suspensión PEP's de serie
- Trapecios Walsh de serie
- Tapa de válvulas de aluminio
- Turbina bomba de agua aluminio
- Nuevas carcasas de motor ATK
- Selector de mapa EFI en el manillar, opcional.
- Nuevo pistón desarrollado por Wiseco bañado en teflón
- Nuevo cilindro
- Nuevo cigüeñal equilibrado y desarrollado por Wiseco

#### Características adicionales

- Inyección electrónica con doble inyector
- Chasis perimetral de doble viga de aluminio
- Llantas de aluminio ITP
- Motor aumentado a 450 corregido con el kit ATK
- Desconectador
- Arranque eléctrico
- Suspensión totalmente regulable
- Discos floreados
- Latiguillos metálicos
- Parrillas AC
- Escape de competición
- Portanúmeros

#### Opcional

- Amortiguador de dirección Öhlins
- Protectores de manos
- Tire Balls
- Embrague automático
- Selector de mapas EFI en el manillar
- Programador de centralita GP-Control

#### Comparaciones

Sin duda, a la hora de comentar todas las especificaciones del ATK, debemos compararlo inevitablemente con el

MUNDO **talio**.COM

932 611 160  
Raselles 4 - 00901 L'Hospitalet  
info@mundotalio.com

Mèlich, Pedregà, Ullastres, ...  
ellos ya confían en PowerNow System



bolts (para evitar flojedades); embrague Magura hidráulico con maneta regulable; parrillas AC con taloneras antibarro; luces (con posibilidad de montar las famosas tapas de los faros del Cannondale); desconectador de serie... así como un nuevo cableado que incluye conexiones para enchufar un ordenador.

**A fondo**

Está claro que el ATK es un quad de carreras. Preparado para competir. Y sólo recomendable para manos expertas, ya que su potente motor de 49 CV a 11.700 rpm hacen de él una auténtica fiera contendencia a encabritarse en cada momento. Además, conviene hacer hincapié en que el propulsor va montado al revés que uno convencional (girado 180°), con la admisión delante y el colector de escape por detrás. Éste cumple con una gran entrega de potencia y un buen par, pudiendo salir con fuerza con cualquier marcha de una curva. Sin duda, la relación de cambio es realmente afinada, a diferencia del anterior Cannondale, en el que entre la cuarta y la quinta marcha había mucha distancia.

El pequeño chasis perimetral de aluminio, de las mismas medidas que el Honda TRX 400 y más pequeño que los radicales 450, permite sacar un buen rendimiento en circuitos



revirados y en pista. Su manejabilidad es total y no debemos olvidar que es el único quad deportivo del mercado que monta doble inyector, un hecho que se traduce en una inmejorable tracción y una buena sensibilidad al gatillo, mayor que en otros deportivos con inyección electrónica. En cuanto a suspensiones, las Fox Float X Evol delanteras mostraban un tarado un tanto blando (se sustituirán por unas Pep's

en 2007), aunque el amortiguador trasero con sistema PDS (sin bieletas) unido al basculante de aluminio mostró un gran comportamiento. La frenada, a pesar de montar un pinza de un solo pistón (Nissin) en ambos trenes, es realmente efectiva, gracias también a unos discos floreados y la utilización de latiguillos metálicos de la marca española Galfer. Los neumáticos que lleva de serie cumplen su función, pero no tanto las llantas ITP de la unidad de pruebas, que se delataron un tanto blandas (está previsto que se cambien por unas Douglas reforzadas).

Hay que destacar también, a diferencia de los otros modelos del mercado, que el filtro de aire está situado en el frontal, y el depósito de combustible, justo debajo del asiento del quad, un hecho que mejora el reparto de pesos y el centro de gravedad, para propiciar un mayor control del vehículo cuando se está en el aire en pleno salto. En ralentí resulta un tanto ruidoso, ya que no dispone de cadena de distribución, sino que va con engranajes, pero... ¿a quién le molesta el sonido cuando estamos hablando de un quad de carreras? En definitiva, un vehículo muy especial que sigue estando, después de cuatro años, al orden del día. Asimismo, la industria auxiliar en EE.UU. empieza a desarrollar accesorios



**La historia de ATK**

En 1991 salió a la luz el primer quad ATK, un cuadriciclo de 604 c.c.. Pocos meses antes ya había sido presentado a la prensa, que se mostró muy impresionada por las prestaciones del nuevo modelo. Por entonces, se convirtió en el vehículo más ligero, rápido y manejable de principios de la década de los noventa, con un motor bicilíndrico y de 4T. Su avanzada tecnología para los tiempos que corrían le permitió rápidamente hacerse con un nombre propio dentro de las competiciones, con numerosas victorias y campeonatos americanos en su haber. Además, los usuarios tomaron buena nota de sus excelentes características, por lo que llegó a convertirse en un vehículo de culto dentro del mundo del quad en Estados Unidos.

La progresión del ATK continuó adelante, y en 2003 la marca se hizo con la infraestructura de Cannondale Motorsports. Desde entonces se ha aplicado toda la tecnología de fabricación de la marca californiana para mejorar aún más un ATK que ahora llega a España.



Con la adquisición de la Cannondale, las prestaciones han permitido la creación de un quad que sigue demostrando su valía en competiciones como la GNCC americana o el Campeonato Canadiense, donde ha mantenido su fama de vehículo ganador.

y componentes para este modelo. De momento, no está prevista su matriculación, y sólo se podrá utilizar en circuito; incluso podríamos verlo en el Nacional de Quadcross Q1 en 2007. Además, los importadores en España tienen prevista la llegada de un ATK de 400 c.c. que también podríamos ver en la categoría de Q2. Por lo tanto, no olvides estas siglas, porque van a dar mucho que hablar... Vaya retorno. ■

**Lo más**

- ▲ Potente motor
- ▲ Distribución de pesos

**Lo menos**

- ▼ Llantas de la unidad probada
- ▼ Tarado suspensiones delanteras unidad probada



**HOLESHOT PARTS** **BBG Racing**

PROTECCIONES DE ALUMINIO, CAÑAS DIRECCIÓN Y TRAPECIOS PARA QUAD Y ATV DE TODOS LOS MODELOS.

Tel.: 93 871 07 07 • Fax: 93 843 41 56 • E-mail: comercial@holeshotparts.com



El filtro de aire se encuentra en el frontal del quad.



El disco trasero es lobulado y el basculante de aluminio.



En el frontal, al lado del depósito del líquido refrigerante, se encuentra un tapón del depósito de aceite del motor, integrado en el chasis.



El chasis es desmontable. Está compuesto de dos piezas para poder extraer el motor fácilmente.



El ATK 450 de 2006 monta las suspensiones Fox Float X Evol, aunque en la versión 2007 ya llevará unas Pep's.



El interruptor del encendido y el del arranque eléctrico están situados en el lado izquierdo.



Con este enchufe, ubicado en el lado izquierdo, debajo el faro, podemos variar los mapas de inyección.



Los trapecios van montados al chasis y a los bujes mediante rótulas, lo que evita torsiones de los primeros.



La frenada se encomienda a una pinza de un solo pistón y a unos discos lobulados Galfer.



El chasis es de doble viga de aluminio perimetral.



Podemos ver cómo la tapa del motor (invertido) es de una sola pieza. En esta unidad 2006 aún se puede ver el logo de Cannondale.



El radiador está montado con unos grados de inclinación para mejorar la refrigeración.



El basculante es de aluminio y el amortiguador trasero no dispone de bieletas.



El motor desde dentro. Toda una obra de arte de 446 c.c. y 49 CV de potencia.



El tubo de escape HMF es de competición.



El manillar, las tijas y los puños son de la marca Pro Taper.



Un detalle del encendido que a su vez realiza funciones de caja de filtro.

## FICHA TÉCNICA

MARCA / MODELO	ATK 450 MX
<b>MOTOR</b>	
Tipo	1 cil., 4T
Distribución	4 válvulas DOHC
Refrigeración	446 c.c.
Diámetro x carrera	Líquida
Cilindrada	96,5 x 61 mm
Relación compresión	49 CV a 11.700 rpm
Alimentación	12.3:1
Encendido	Inyección eléct. 2 inyectores
Arranque	Electrónico
Lubricación	Eléctrico
Embrague	Hidráulico
Cambio	5 vel. (extraíble) -no trasera-
Tracción	Trasera
Transmisión secundaria	Cadena

<b>CHASIS</b>	
Bastidor	Perimetral doble viga aluminio
Tren delantero	
Suspensión delantera	Fox (2006)/ PEP's (2007)
-Recorrido del. -reglajes	270 mm
Tren trasero	
Suspensión trasera	Fox (2006)/ PEP's (2007)
-Recorrido tras. -reglaje	254 mm
Freno delantero	2 discos floreados hidráulicos
Freno trasero	1 disco floreado hidráulico
Neumático delantero	21x7-10
Neumático trasero	18x11-9

<b>MEDIDAS / PESOS</b>	
Longitud	1.866 mm
Anchura	1.092 (del.), 1.320 mm (tras.)
Altura	N.d.
Distancia entre ejes	1.257 mm
Distancia libre al suelo	114 mm
Altura del asiento	825 mm
Peso en seco	163 kg
Capacidad combustible	12,5 l

<b>CARACTERÍSTICAS GEN.</b>	
Colores	Rojo, negro
Matrícula / Plazas	No matriculable
Distribuidor	Quad Force (986 10 81 97) Teo Motos (925 35 41 53)
Precio	N.d./ 14.500 € (aprox.)