Die Legende kehrt zurück

Vier Jahre nach ihrem Abtreten von der Bühne kehrt das raffinierteste Sportgerät aller Zeiten wieder zurück auf die Rennstrecken. Das Unternehmen ATK hat den Restlagerbestand von Cannondale nach dessen Bankrott übernommen. Und die technischen Schwierigkeiten behoben! Jetzt ist das exklusive Fahrzeug wieder für die Fans des Leitungssports zu bekommen.

TEXT: VENACIO LUIS NIETO
FOTOS: PALOMA SORIA RAMOS

Die Geschichte des neuen ATK beginnt in Kapitel 11 des Bankrott-Gesetzes der Vereinten Nationen. Darauf berief sich Cannondale 2003, um seine Fahrrad-Sparte zu retten. Es war ein trauriges Ende des Engagements in dem Quad- und Enduro-Sektor. Seit 2001 hatte Cannondale das sportliche Quad produziert. Es war seiner Zeit enorm voraus. Während andere Hersteller Maschinen produzierten, die von Anfang bis Ende umgebaut werden mussten, um auf den Rennstrecken wettbewerbsfähig zu sein, präsentierte Cannondale ein renntaugliches Gerät. Wer rund 12.000 Euro investierte - was vergleichsweise günstig war - erhielt ein Quad, wie kein anderes: Ausgereift und fix und fertig für die Piste.

Kein Hersteller hat es seither geschafft, etwas Ähnliches auf den Markt zu bringen. Die Cannondale-Fahrzeuge wiesen aber auf der anderen Seite in vielen Bereichen eine geringe Betriebssicherheit auf. Und dies bedeutete für die Marke enorme Verluste. Zum guten Schluss interessierten sich mehrere Hersteller dafür, den Motorsport-Bereich von Cannondale zu erwerben. Darunter Polaris und Harley Davidson, auch noch als Industriepatente des revolutionären Designs in den Händen des taiwanesischen Unternehmens Dinli landeten. Die Lagerbestände und der gesamte Ersatzteilbereich hingegen wurde von ATK erworben, dem nordamerikanischen Motocross-Fabrikanten. Dinli zeigte dann auf einigen Salons sein eigenes Cannondale mit furchtbarem Kunststoffdesign. Letztendlich war man allerdings unfähig, das Produkt im Preis derart zu drücken, dass es in Serie hätte produziert werden können. ATK machte sich dagegen an die Arbeit, grundlegende Probleme, des Original-Designs zu beheben. Heute, drei Jahre nach einem der traumatischsten Untergänge in der Geschichte der Quads, sehen wir nun mit ATK MX 450 die letzte Entwicklung einer Maschine, die so legendär wie kaum eine andere ist.

QUADS
TRO

Spaßmacher ATK:
Das Quad ist gut beherrschbar und reagiert ausgezeichnet auf die Fahrbefehle des Piloten.
Dennoch: Don't try this at home!

Details

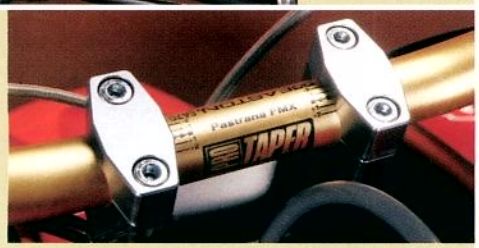
Die beiden neuen Modelle von ATK basieren - wie schon bei Cannondale - auf demselben Motor/Antrieb. Sie unterscheiden sich nur durch das Ausstattungsniveau. Wir stellen die MX 450 vor. Karosserie und Design erinnern noch immer ganz deutlich an die Vorgänger. Dies geht so weit, dass sogar dieselben Kunststoffteile verwandt wurden. Charakteristisch für das Fahrzeug ist sein Rahmen. Aluminium, gearbeitet ganz im Stile von Gran-Prix-Motorrädern. Die Stossdämpfer der Cannondales stammen von Öhlins. Bei der neuen Reihe ist die hintere Aufhängung noch immer von diesem Hersteller. Es werden inzwischen aber verschiedene Optionen angeboten. Darunter die Fox Evol, die bei unserem Testmodell montiert sind. Außer der neuen Aufhängung sind auch die oberen und unteren A-Arms ersetzt worden. Vorne sind vielfältige Anpassungen an den Kugelgelenken möglich. Die Vox Evol, kamen ursprünglich mit manuellen Pumpen, um den Luftdruck der Haupt- und Nebenkammern im Stoßdämpfer anzupassen. Hinten wurde der Original-Stoßdämpfer auf einer Umlenkung aus Stahl beibehalten. Das System funktioniert sehr effektiv und in der Praxis vermisst man kein fortschrittlicheres System. Tatsächlich ist es aber aufgrund der recht ungünstigen Position ziemlich kompliziert, die Kompression einzustellen.

Super-Motor

Auch wenn der Motor dieses ATK rein äußerlich genauso aussieht wie der damals von Cannondale konzipierte, so sind doch einige Veränderungen vorgenommen worden. In seiner Grundausführung handelt es sich bei diesem Antrieb um einen "umgedrehten", wassergekühlten Ein-Zylinder: der Auspuff befindet sich am hinteren Teil des Zylinders, der per Ein-

ATK: Saubere Verarbeitung, edles Material. Gepaart mit guter Geometrie ergibt sich ein pures Sportgerät.

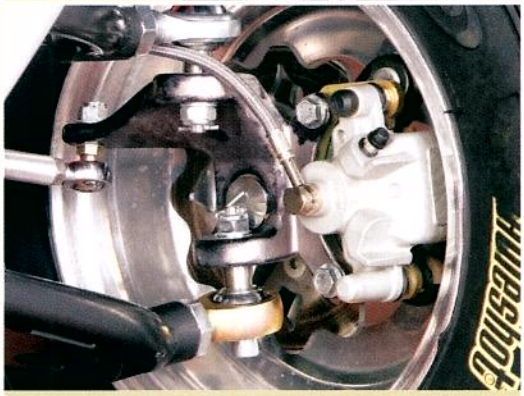
Nicht lumpen lassen: Hydraulische Kupplung ist fast schon obligatorisch bei der gebotenen Ausstattung.



Alles in der Hand: ProTaper-Lenker aus dem Cross-Sport.

Fahrwerk: Früher Öhlins, heute FOX. Komplett einstellbar.

Beherrschbar: Die Federung trägt zum ausgezeichneten Handling bei.



Robust und präzise: Aufhängung der Fronträder.

Rahmen: In CAAD-Technik gefertigt, ist er das Leichteste, was für ein Quad entwickelt und gebaut wird.

Leichtbau, wohin das Auge blickt.

TECHNISCHE DATEN
ATK MX 450

MOTOR flüssiggekühlter Einzylinder, 4-Takt Motor

HUBRAUM 446 ccm

LEISTUNG 47,3 PS

STARTSYSTEM E-Starter

ANTRIEB 2x4, Kette

GETRIEBE 5-Gang, hydr. Kupplung

FAHRWERK Vorne, doppelte A-Arms, Ferderung einstellbar, hinten Dämpfer einstellbar, Schwinge

REIFEN vorne 21 x 7-10, hinten 20 x 11-9

BREMSEN drei hydr. Scheibenbremsen, hinten Wellenscheibe

FAHRZEUGLÄNGE 1866 mm

FAHRZEUGBREITE 1168 mm

FAHRZEUGHÖHE 1079 mm

RADSTAND 1265 mm

SITZHÖHE 825 mm

LEERGEWICHT 167 kg

TANKINHALT 12,1 Liter

VERBRAUCH* k.A.

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT* 121 km/h

PREIS ca. 11.500 Euro

GEWÄHRLEISTUNG k.A.

FARBE schwarz / rot

BEZUGSQUELLE ATK sucht noch Händler / Importeur für Deutschland. Teile sind über Matthias Briel zu beziehen.

PLUS Verarbeitung, Gewicht, starker Motor, Handling, Ausstattung

MINUS Verfügbarkeit, Stoßdämpferstellung vorne

Herstellerangaben
* = Meßwerte Quadwelt

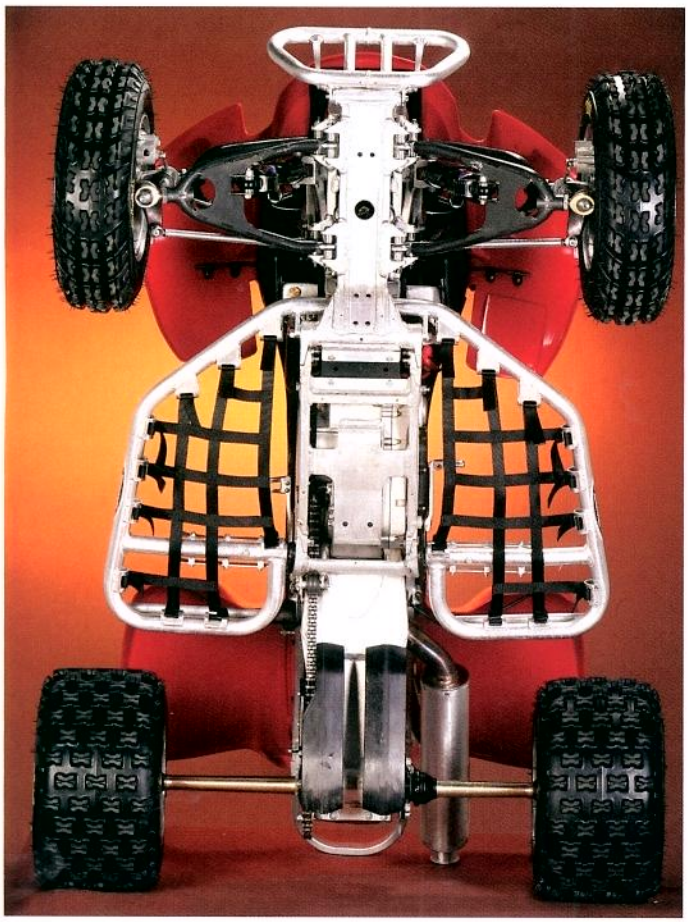
Potential: Super Leistung für sportliche Fahrer.

spritzung versorgt wird. Wie bei seinen Vorgängern sind die Einspritzdüsen und die Zündung durch ein Computerprogramm in ihren Parametern individuell veränderbar. Ursprünglich wurde der Motorblock gegossen. ATK fertigt einen eigenen Block mit eigenen Konstruktionsnormen unter Beibehaltung des alten Designs. Auf dem Prüfstand erwies sich der neue Motor als stärker als die der Referenzmodelle Honda TRX 450 R und Suzuki LTR 450. Aufgrund dieser hervorragenden Ergebnisse sind auch die Zahlen für Gewicht und Leistung, sowie spezifische Leistung wirklich positiv und bestätigen die Behauptung des Herstellers, das Quad sei für den Wettkampf. Das Getriebe verfügt über fünf Gänge. Das Übersetzungsverhältnis ist ebenfalls charakteristisch für eine MX-Version. Es ist niedriger als bei den japanischen 450-er Modellen.

Fahrverhalten

Was vom Fahrersitz aus als erstes auffällt, ist die vordere Spurweite. Wenn allerdings der Motor läuft, wird die Aufmerksamkeit voll und ganz abgelenkt. Der Sound ist sehr anregend. Die Schaltung erweist sich als etwas besonderes: Ihre Betätigung erfordert eine erhöhte Drehzahl. Das Quad hat einen niedrigen Schwerpunkt, weshalb sich das präzise Fahrverhalten bereits vorhersehen lässt. Im Test auf der Strecke bestätigt die ATK den Eindruck. Spielerisch fährt man den Leichtbau durch alle Anforderungen des MX-Kurses. Zusammen mit dem Fahrgestell ist der Motor einer der wichtigsten Aspekte. Ersteres sorgt für eine einwandfreie Leistung, großzügig bei jeder Drehzahl. Das Fahrwerk ergänzt dies optimal und ist weit entfernt von Unzulänglichkeiten japanischer 450-er. Ganz vereinfacht ausgedrückt, fährt das Quad prinzipiell dorthin, wo man hinlenkt. Dies ist für die meisten Hochleistungssportmaschinen nicht

ATK hat die ästhetische Linie: ATK hat das Design von CANNONDALE beibehalten. Es ist wahrscheinlich, dass dieser Teil im Laufe des Jahres durch ein neues Karosserie-Design ersetzt wird.



Ausstattung: Alles drum, alles dran, was der Rennfahrer braucht. Breit gebaut - und die fetten Nerfs sind Serie.

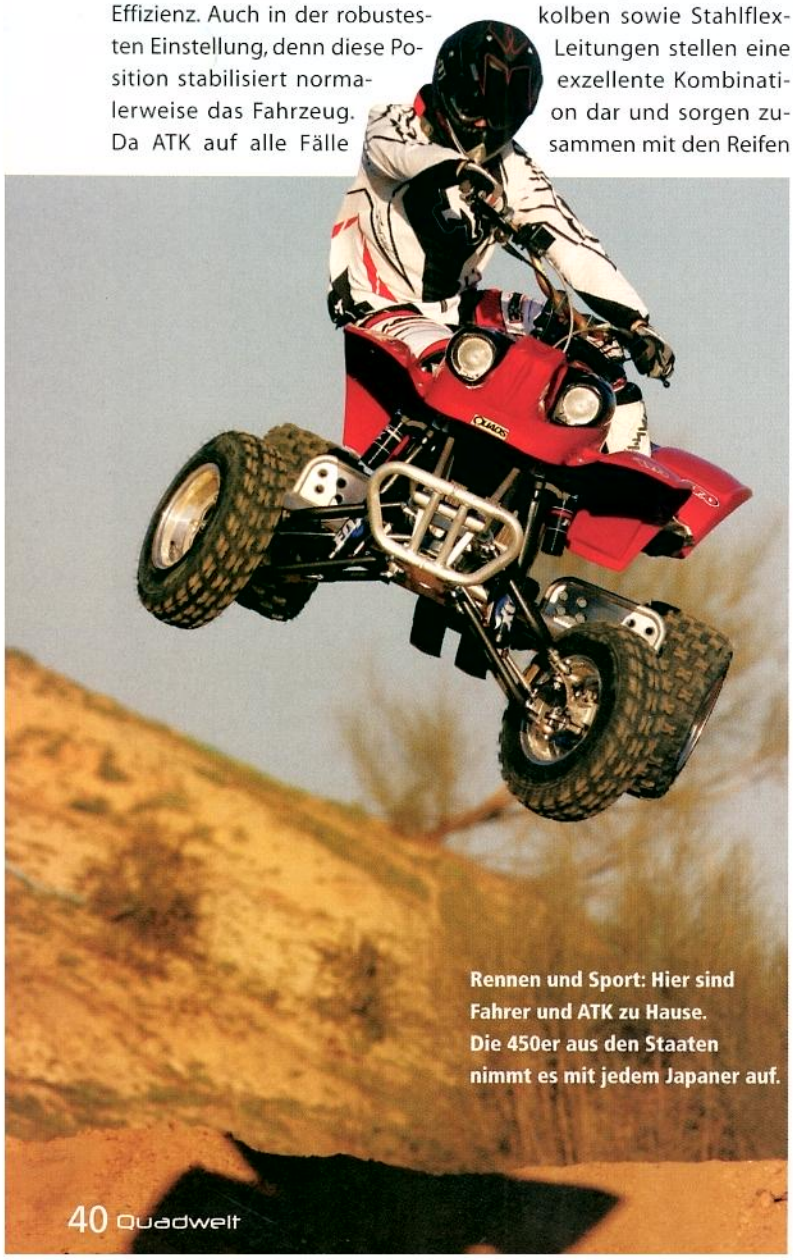
ATK, alles neu? Die Unterschiede zum CANNONDALE hinsichtlich Ergonomie sind minimal. Beim Sitz ist das Polster geändert aber das Design dasselbe.

Die HeelGuards haben Verstärkungen und sind ebenfalls aus Aluminium.

selbstverständlich. Das Gewicht ist dank der Verwendung von Aluminium auf niedrigem Niveau. Weniger positiv ist, das die vorderen A-Arms den Winkel und die Geometrie der Stossdämpfer deutlich verkleinern. Dieser Umstand gefährdet die Effizienz. Auch in der robustesten Einstellung, denn diese Position stabilisiert normalerweise das Fahrzeug. Da ATK auf alle Fälle versichert hat, die Quads weiterzuentwickeln, ist es möglich, das letztendlich in die Serien andere Querlenker eingebaut werden. Die Bremsen dagegen reagieren hervorragend. Die Verwendung von gewellten-Bremsscheiben, Hochleistungskolben sowie Stahlflex-Leitungen stellen eine exzellente Kombination dar und sorgen zusammen mit den Reifen dafür, dass die Bremsen unmittelbar und stabil reagieren.

Fazit

Nach dem Verschwinden der Cannondales aus dem Bereich der Sport-Quads fürchteten viele, das eine so exquisite Maschine niemals mehr auf den Markt kommen würde. Glücklicherweise hat ATK gründlich daran gearbeitet, jene Probleme zu lösen, die Cannondale zu seiner Zeit in den Verlust gebracht hat. Seit die erste Cannondale FX 400 2001 vorgestellt wurde, sind nicht weniger als sechs Jahre vergangen. Zwar erschienen YFZ 450, TRX 450 und LTR 450 auf dern Rennstrecken, aber niemals ist auch nur annähernd etwas Cannondale-ähnliches für den Sport hergestellt worden. Bis 2007! Der Preis einer ATK ist heute sogar etwas unter dem von vor 5 Jahren. Wir werden in Kürze den Garantien von ATK auf den Zahn fühlen und die Amerikanerin mit den Japanern vergleichen. Es wird spannend! ■



Rennen und Sport: Hier sind Fahrer und ATK zu Hause. Die 450er aus den Staaten nimmt es mit jedem Japaner auf.

FÜR DIE ALTEN CANNONDALES

Sicherheits-Kit ATK

Als ATK die Lagerbestände an Motoren von Cannondale übernommen hat (Herstellung zwischen März 2001 und Mai 2003), haben die Ingenieure damit begonnen, die Mängel am Original-Motor zu beheben. Die Marke hat im vergangenen Herbst angekündigt, die bereits verkauften Cannondale-Motoren, die noch keine irreparablen Schäden aufweisen, zu überarbeiten. Die Modifikation besteht im Prinzip aus einer vollständigen Demontage des Original-Motors und einer detaillierten Inspektion. Hierbei werden u.a. die Getriebescheiben und -federn überprüft sowie die Ventile und deren Position, die Kurbelwelle, Verteilerkette, Schmierung der Schaltung, Pumpen und Kolben. Es wird außerdem die Kurbelwelle ausgewuchtet, die Ventile eingestellt und die Übersetzung angepasst. Darüberhinaus wird das Getriebe modifiziert und die Zündung auf die Bedürfnisse des Kunden eingestellt.