

FOURTRAX AT

Workaholic

Obwohl man im Hause Honda nur ungern zugibt, dass dem Quad- und ATV-Fahren durchaus ein gewisser Lustgewinn abzugewinnen sei, beschränkt man sich zumindest hierzulande auf den Vertrieb von reinrassigen Arbeitstieren. Aber es wäre nicht Honda, wenn man nicht auch mit dieser Spezies Hightech präsentieren würde. Wir waren mit einer TRX 420 FA im ‚Holz‘ und müssen gestehen, richtig Spaß gehabt zu haben ...

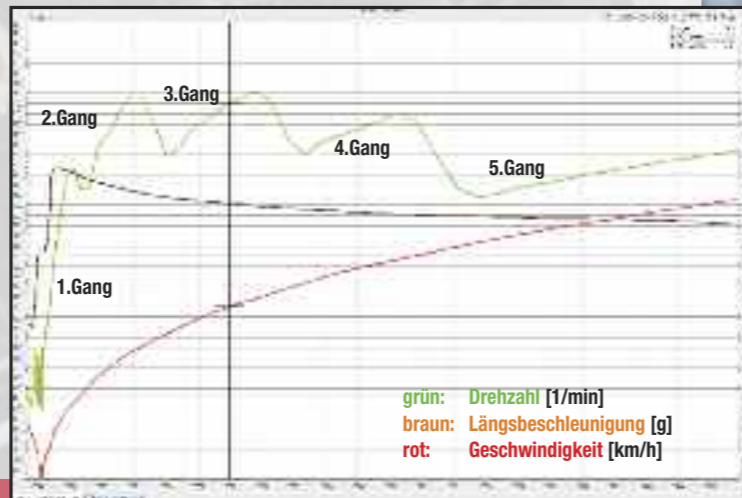
Das Honda technisch nicht im Gleichschritt mit der vermeintlichen Konkurrenz marschiert, das ist keine echte Enthüllungsgeschichte. Copy-Paste, das Prinzip, Entwicklungsprozesse mit fremden Ideen zu beschleunigen, gehört heute nicht zu den Tugenden, die der Welt größter Motorradhersteller von seinen Ingenieuren fordert. Honda geht eigene Wege. Sei es der legendäre Oval-Kolben, der einst die Vorherr-

schaft der zweitaktenden Konkurrenz im Motorsport brechen sollte. Oder sei es der Sechszylinder-Reihenmotor der CBX, den der Mitbewerb heute wieder als chic zurückerfunden hat. Und da ist es nicht wirklich verwunderlich, dass Honda auch im ATV-Bereich Wege geht, die zumindest in diesem Fahrzeug-Sektor einzigartig sind. Die deutsche Honda-Dependance hat schon vor einiger Zeit beschlossen, sich in Sachen ATV ausschließlich im

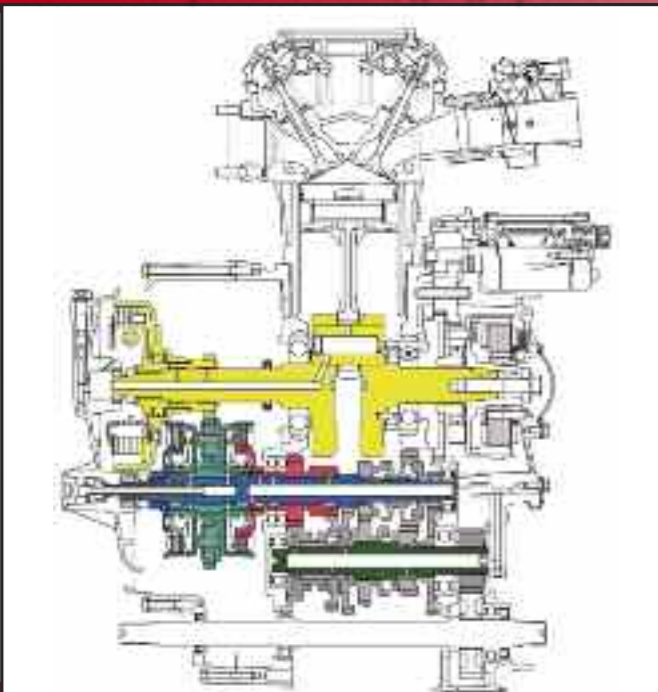




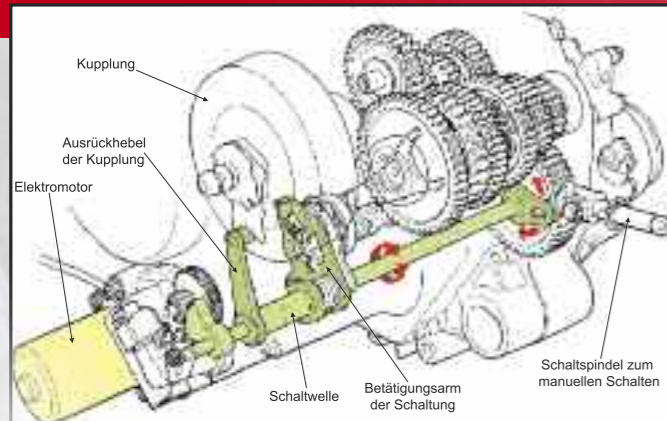
Modern Times: wassergekühlter ATV-Motor mit Doppelkupplungs-Getriebe



Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung: Dank Doppelkupplungs-Technologie geschieht der Gangwechsel bei diesem mechanischen Schaltgetriebe weich und 'kontinuierlich'. Der Schaltvorgang selbst ist vom Fahrer nicht zu spüren, lediglich die geänderte Motordrehzahl signalisiert akustisch, dass die nächste Gangstufe mechanisch aktiviert wurde.



Im Schnitt: Fliehkraftkupplung auf der Kurbel-, Doppelkupplung auf der Schaltwelle



Schalter-Paket: serienmäßig ESP, aufgesattelt Blinker, Hupe und Windensteuerung



Automatisch oder manuell: Mit dem Drehschalter lässt sich der Schaltmodus vorwählen



Übersichtlich: Digitaltacho mit Ganganzeige



Utility-Bereich zu engagieren. Die reinen Sportler wie die TRX 700 RR oder auch der 450er Crosser bleiben den Deutschen, zumindest offiziell, verwehrt. „Wir wollen die Fahrzeuge einfach nicht auf der Straße sehen. Unsere Quads sind reine Offroader. Sie gehören ins Gelände,“ erklärt Klaus Bescher, bei Honda Deutschland zuständig für den ATV-Vertrieb, die Philosophie des Hauses. Dass seine Arbeiter allerdings auf öffentlichen Wegen von einem Einsatzort zum anderen umgesetzt werden müssen, hat

man in Offenbach wohl zähneknirschend akzeptiert und deshalb bei AW-Quadperformance einen LoF-Umbau entwickeln lassen.

Honda-Kunden können derzeit in Deutschland zwischen 3 Modellen wählen: TRX 420 als FE- oder FA-Modell oder alternativ die TRX 500 FE. Der Winter war lang, die Holzvorräte sind geschrumpft; wir hängen der Test-TRX 420 FA einen gebremsten





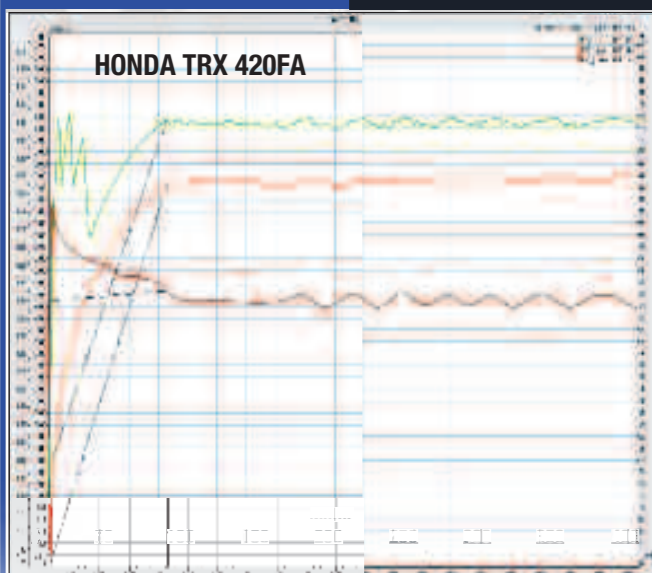
HONDA RANGER TRX 420 FA

Motor	Flüssigk.-gek. Einzylinder 4-T-Motor
Hersteller	Honda
Hubraum	420 cm³ (86,5 x 71,5 mm)
Gassteuerung	OHV
Gemischauflbereitung	EFI
Zündanlage	CDI
Maximale Leistung	19 kW (25,7 PS) bei 6.000 U/min
Maximales Drehmoment	k.A.
Startsystem	E-Starter
Antrieb	4x4 zuschaltbar, VA-Gleitstein-Differenzial
Kraftübertragung	Doppelkupplungsgetriebe, Kardan
Gänge	5 + 1, ESP und Automatik
Radaufhängung vorne / hinten	Doppelte A-Arms / Doppelte A-Arms
Reifen vorne / hinten	24x8-12 / 24x10-12
Bremsen vorne / hinten	hydr. Scheibenbremsen
Abmessungen Länge x Breite x Höhe	2.208 x 1.090 x 1.157 mm
Radstand	1.255 mm
Tankinhalt	13,3 Liter
Trockengewicht	283 kg
Listenpreis (D)	8.190 Euro (ohne Zulassung) 9.690 Euro als LoF
Bezugsquelle:	D www.honda.de CH www.honda.ch

alle Daten Werksangabe



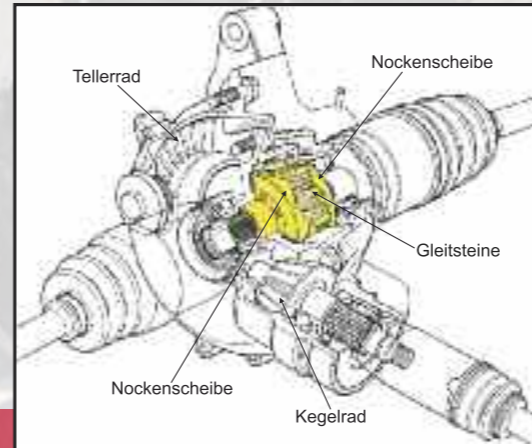
BESCHLEUNIGUNG



Höchstgeschwindigkeit: **65,1 km/h**
 Beschleunigung 0 - 400m: **31,1 s / 65,1 km/h**
 Beschleunigung 0 - 65 km/h: **11,1 s / 80,1 m**



Serienmäßig: 1500-lbs-Seilwinde von Warn mit Rollenfenster



Ausgleich: teilgesperrter Vorderachsenantrieb mit Gleitstein-Sperre



Gut zugänglich: Entriegelung des Windenantriebes



Hinterachse: Einzelradaufhängung mit doppelten A-Arms

500 Kilo-Hänger an den Haken und machen uns, bewaffnet mit Kettensäge, Sicherheitsausrüstung und bestandenem Kettensägen-Lehrgang auf ins Holz, um mit offizieller Genehmigung den Energievorrat für die nächste Kälteperiode CO2-neutral aus dem Wald zu tracken.

Vergleichsweise klein und optisch knuffig wartet die Honda auf die Aufgabe. Entgegen dem allgemeinen Trend zu immer größeren Fahrzeugen, lernt man im schwer zugänglichen Gelände schnell die Handlichkeit der TRX zu schätzen. Dank schmaler Spur erweist

sich die Japanerin als äußerst wendig. Da muss nur selten rangiert werden, der kleine Wendekreis von etwa 6 Metern überzeugt.

Doch erstmal zurück an den Start und ein wenig Theorie. DCT, ESP schon die Kürzel signalisieren, dass sich unter der Kunststoffhaut mehr verbirgt, als konventionelle ATV-Technik. Wie bei allen Honda-ATVs üblich, ist der wasser-

kühlte Einzylinder-Motor auch in der TRX 420 FA längs im Chassis verbaut. So spart man sich eine Umlenkung im Kraftstrang und steigert dessen Wirkungsgrad. Eine untenliegende Nockenwelle steuert über Stoßstangen den Gaswechsel des Zweiventilers. Eine elektronisch gesteuerte Einspritzanlage sorgt für wohl dosierte Spritversorgung. Der 420er Triebtrieb leistet 26 PS bei 6.000 Umdrehungen, die quirlig das 280 Kilogramm schwere Fahrzeug in Bewegung setzen. 26 PS, diese Leistung erscheint auf den ersten Blick gering.

Im Einsatz erweist sich die 420er TRX FA jedoch als erstaunlich kräftig. Der Honda fehlt ein leistungsintensives CVT-Getriebe: Die japanischen Ingenieure setzten auf eine automatisierte, mechanische Schaltung mit Doppelkupplung. Schalten ohne Zuglastunterbrechung - mit einem Riemenvariator oder einem Hydraulischen Getriebe ist diese Forderung

an ein Automatik-Getriebe leicht zu erfüllen. Bei einem klauengeschalteten Getriebe ist diese Aufgabe schon kniffliger. Von Porsche einst für den Rennsport erdacht, findet die Technologie des Doppelkupplungs-Getriebes nun erstmals im ATV-Bereich Verwendung. Das Prinzip ist relativ einfach erklärt. Die Fahrstufen sind auf zwei Getriebe-Einheiten wechselse-

teilt und über Kupplungen mit dem Kraftstrang gekoppelt. Bei eingelegtem Gang sind in Wirklichkeit zwei Fahrstufen eingelegt, eine mit geöffneter Kupplung in Warte-Stellung, die zweite kraftschlüssig geschlossen. Wird nun geschaltet, übergibt das System 1 den Kraftschluß an System 2. Die aufeinander abgestimmten Reibkupplungen übergeben den Kraftschluß so weich, dass bei unserer M e s -

MESSWERTE

VOLLBREMSUNG aus 60 km/h	
Bremsweg	21,3 m
maximale Verzögerung	0,72 g
AUSROLLEN aus 60 km/h	
Ausrollweg	87 m
maximale Verzögerung	0,20 g
GERÄUSCHMESSUNG nach FIM-MODUS *	
Standgeräusch (Leerlauf)	76,4 dB(A)
Drehzahl 5.000 / min	92 dB(A)
* Motordrehzahl 5.000 /min, Abstand Meßgerät 0,5 m (45°) zu Auspuff-Öffnung	
TACHO-ABWEICHUNG	
Anzeige: 50 km/h	Messung 50 km/h
Anzeige: 65 km/h	Messung 64,0 km/h
* Alle Messungen mit Serienbereifung VA: Innova Gearlite 24x8-12, 100%, 0,5 bar HA: Innova Gearlite 24x10-12, 100%, 0,5 bar	

Honda TRX 420 FA: Arbeitsgerät mit moderner Technik





Hohe Zugkraft: Die Honda TRX 420 FA eignet sich bestens als Zugmaschine

sung der Schaltvorgang lediglich durch eine Änderung der Motordrehzahl erkannt werden konnte. Die Schaltung selbst wird mit einem Elektromotor ausgeführt. Im ESP-Modus leitet der Fahrer über Tippschalter am Lenker den Gangwechsel ein, in der Automatik-Gangart übernimmt eine Elektronik den Vorgang selbstständig. Wir müssen gestehen, dass uns, als Technik-

hängungen an beiden Achsen gewährleisten auch im Gelände gute Bodenhaftung. Die gut abgestimmten Federungselemente nehmen es auch mal hin, wenn ein Rad sportlich vom Boden abhebt. Sorry dafür, der kleine rote Renner verführt einfach zu nicht artgerechtem Verhalten.

Wer ein Arbeitsgerät sucht und mit den geschilderten Einschränkungen le-

ben kann, ist mit der sehr gut verarbeiteten Honda bestens bedient. Schlegelmulcher, Kehrmaschine, Anhängerbetrieb, da passt die TRX 420 FA perfekt. Gut Ding hat seinen Preis. 8.190 Euro kostet die Honda TRX 420 FA ohne Zulassung. Will man einen ‚Fahrzeug-Brief‘, müssen allerdings weitere 1.500 Euro investiert werden.

vdm

Spaßfaktor: Auch ein Arbeitsgerät darf dem ‚User‘ Freude bereiten

Freake, die neue Technologie auch mit schwerem Hänger am Haken sehr gut gefallen hat.

Die ‚kleine‘ Honda ist bestens für den Zugmaschinen-Einsatz geeignet. Dank kurzer Gesamtübersetzung zieht das ATV bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten gewaltig. Hohe Geschwindigkeitsbereiche gibt's allerdings nicht. Bei 65 km/h ist Schluß, die Motorelektronik regelt den Speed deutlich spürbar weg. Schade drum. Wir verstehen, dass Honda den Motor über 8.000 Umdrehungen abregelt, doch wollen wir nicht versäumen, den Wunsch nach einem zusätzlichen ‚Schnellgang‘ an dieser Stelle zu deponieren.

Honda positioniert die TRX 420 FA als Offroader. Unabhängige Radauf-

