



Target im Visier

Ziel erkannt? Die beiden neuen TGB-Quads sind da! Sie treten in einer schwierigen Fahrzeug-Klasse an – die der Sportler mit Automatikgetriebe. Haben die Taiwanesen das Zeug dazu? Bewährtes gemischt mit neuen Ideen – können sie so Fuß fassen unter den Publikumsliebblingen der etablierten Marken?

TEXT und FOTOS: Ralf Wilke



Über Österreich kommen die TGBs aus Taiwan zu uns. Importeur Leeb kümmert sich um den Import und ein breit gefächertes Händlernetz. Die Angebotspalette wird nach den ATV-Modellen Blade jetzt um zwei interessante sportliche Quads mit einfach(st)er Handhabung erweitert. Kein leichtes Marktsegment hat man sich da ausgesucht. Denn hier bei den sportlichen Automatik-Quads tummeln sich alte Bekannte, wie der Scrambler von Polaris, Yamaha's Wolverine oder der Verkaufschlager Hurricane von Herkules-Adly. Optisch fanden die beiden Neuen ihre Paten in Kanada. Die Renegades von Can-Am sprechen ebenfalls die gleiche Zielgruppe an. Hier suchen Einsteiger und Fortgeschrittene unkomplizierte Fahrzeuge mit Potential. Einerseits, um sich an das Hobby heran zu tasten oder ein breites Spektrum abzudecken. Nicht zuletzt verlangen einige auch Qualitäten im Touren- oder Sportbereich. Der Erfolg der genannten Modelle gibt den Herstellern recht. So schlägt TGB gleich zwei Mal zu. Die 325er spricht vor allem die Anfänger an, die 525er greift bei

den Sportlern zu. Deren Allradvariante und die 425er 4x4 stehen hierzulande noch nicht zur Verfügung.

Gemeinsamkeiten

Auffallendstes Merkmal der Targets sind die Doppelstoßdämpfer vorne. Ein Gag der Designer oder Geniestreich der Ingenieure? Wenn Letzteres der Fall ist, warum kam bisher niemand darauf? Vorteil: Bei Ausfall oder Schäden, "hum-

pelt" man vorne nicht auf einem Bein. Nachteil ist das zusätzliche Gewicht und die Montage von Einzeldämpfern aus dem Zubehör ist konstruktionsbedingt schwierig bis unmöglich. Somit wäre das Tuning in dem Bereich extrem kostspielig. Nun sind wir aber bei der Serie, wo beide Federbeine in der Vorspannung einstellbar sind. Enorme Bodenfreiheit ergibt sich durch den Federweg und den Aufbau der Quads. Importeur Leeb liefert die Fahrzeuge allerdings



Anzug träge, mit Schwung spitze: Die kleine Target.

Dickes Ding: Auch die kleinste Target ist ein ausgewachsenes Quad.



mit Strassenbereifung aus. Die Stollenpneus sind zum Beispiel in Frankreich üblich und passen nicht nur optisch besser zum Target. Denn auf dem Asphalt wirkt sich der hohe Schwerpunkt negativ aus. Bisweilen geben sich beide Versionen recht kippelig. Im Gelände merkt der Fahrer das weniger deutlich. Auch sitzt der regelrecht "auf" statt "in" der Maschine. Dafür aber auf einer äußerst bequemen Bank, die auch auf längeren Touren das Sitzfleisch schont. Darunter bietet sich ein übersichtliches und aufgeräumtes Bild. Was-

serdichte Steckverbindungen und ein gut zugänglicher Luftfilter. Gut, denn das vereinfacht die Wartung erheblich. An der Ausstattung gibt es nichts zu meckern. Im Blickfeld der Digitaltacho mit allen Infos. Dabei sogar die Drehzahl des Motors und der Füllstand des Kraftstofftanks. Die Bedienelemente an den Lenkerenden sind funktional und entsprechend dem Standard der gängigen Quads auf dem Markt. Die Idee der Yamaha-Parkbremse wurde auch bei TGB aufgegriffen. Apropos Bremsen: Drei hydraulische Scheiben verzögern die



Sekundärtrieb: Klassisch mit Kette.



278 Kubik-Motor: Beim Namen leicht gemogelt, aber gute Eigenschaften.



Kommandozone: Alles im Griff am Lenker der Zugmaschine.



Nix zu meckern: Scheibenbremsen im Klassenstandard.

Modelle. Herkömmlich bei der 325er, während die hintere Scheibe der großen Target auf der Antriebswelle rotiert. Eigenwillig die Führung der Auspuffanlage. Mittig unter dem Fahrzeugheck entweichen die Abgase der Viertakter. Beide Endtöpfe fügen sich ins Design optimal ein. Mal was anderes. Groß und Klein gemeinsam ist der üppige Platz auf den Trittbrettern, die sogar ein Podest für die Füße eines Beifahrers und damit Sicherheit bieten. Allerdings ist das Pedal der Fußbremse absolut ungünstig positioniert. Zu hoch und störend. Zum Bremsen muss der Fuß recht hoch gehoben werden, im Ruhezustand behindert das Bauteil die Bewegungsfreiheit. Als Goodie kommen die Serien-Handschützer und vor allem die Straßenzulassung gut an.

Der Einsteiger - Target 325

Dieses kleinere Modell entspricht in seinen Abmessungen etwa dem der 525er. Der Motor passt mit grade mal 287 Kubik nicht ganz zur Modellbezeichnung und schon gar nicht zum bulligen Aussehen. Dennoch dürfte der günstige Preis und die ordentliche Größe für Beginner ein Argument sein. Das flüssiggekühlte Aggregat springt zuverlässig an und nimmt schnell den Betrieb mit der richtigen Temperatur auf. Das tut es aber nicht, wenn beim Startvorgang eine Fahrstufe eingelegt ist. Obwohl der Block identisch mit dem der Blade ist, entwickelt der Motor in der Target mehr Vibrationen und Geräusche. Ein Dragster-Rennen gewinnt man sicher nicht mit der Kleinen, aber man kommt zügig vom Fleck. Willig zieht das Motörchen die rund 290 Kilo vom Fleck und die bissigen Bremsen machen einen sehr guten Job. Leichtgängig ist das Automatikgetriebe schaltbar in die Fahrstufen F-N-R. Das vorne zwei Federbeine arbeiten, macht sich kaum bemerkbar

Einsatzprofil	TARGET 325				
	sehr gut	gut	mittel	ausreichend	schlecht
Motocross					
Enduro					
Trial					
Gelände leicht					
Gelände mittel					
Gelände schwer					
Gelände extrem					
Straße Tour					
Straße Sport					



in unserem ersten Fahreindruck. Sie könnten etwas sensibler ansprechen und vor allem im mäßigen Tempo mehr aufnehmen. Aber auch grobe Wellen und Löcher schluckt der enorme Federweg gut. Hinderlich ist bei spritzigen Fahrmanövern der bereits erwähnte hohe Schwerpunkt und der geringe Lenkeinschlag. Das verursacht auch einen üppigen Wendekreis. Auf der Straße gibt sich das Quad spritzig und angenehm zu fahren bei moderatem Tempo. Forste Fahrweise muss mit erhöhtem Körpereinsatz erkaufte werden. Im Gelände fühlt sich das Modell wohl, dank

der Bodenfreiheit und einem komfortablen abgestimmten Fahrwerk. Der Vorteil von doppelten Federbeinen in der Frontpartie bleibt beim Fahreindruck im Verborgenen. Weder läuft die Target ruhiger, noch absorbiert sie Schläge wesentlich besser. Allerdings gibt es nichts zu meckern in leichtem bis mittelschwerem Gelände. Der hohe Wendekreis ist in engen Passagen nachteilig. Darüber trösten die sehr guten Bremsen hinweg. Die stoppen die Fuhre aus jedem Tempo zuverlässig und verzögern auch in steilen Abfahrten. Wer oft ins Gelände will, dem sei die Umrüstung auf die Stollenreifen empfohlen. Denn die Strassenreifen versagen bereits auf der leicht feuchten Wiese und an Steigungen, die ohne Schwung genommen wurden.

Hubraum ist durch nichts zu ersetzen...

...außer durch noch mehr Hubraum. Dieser Spruch passt im Hinblick auf unsere beiden Testkandidaten wie kaum sonst irgendwo. Der bullige Halbliter nimmt schnell Betriebstemperatur auf, nachdem er per E-Starter oder Seilzug

(übrigens auch bei der Kleinen zu finden) erweckt wurde. Wie erwartet zieht er von unten heraus mit dem kraftschlüssigen CVT-Getriebe. Eine Fahrstufe mehr, nämlich die Untersetzung, bietet die 525er im Gegensatz zum

Hohe Bodenfreiheit, geländegängig: Stollenreifen stünden ihr besser.



Hecksichten: Kardanantrieb und zwei Federbeine.

kleineren Modell. Die 30 kW gelangen per Kardan an die starre Hinterachse mit zwei Federbeinen. Wie erwähnt dreht sich die Bremsscheibe auf der Antriebswelle. Dort, vom Rahmen vor Schäden geschützt, langt die Zange kräftig hin. Auch vorne geben die Stopper keinen Anlass zur Klage. In diesem Zusammenhang ist die enorme Motorbremskraft zu erwähnen. Wirklich klasse für eine Automatik. Zügig zieht die große Target voran. Fahrwerksseitig plagen sie allerdings die gleichen Schwachpunkte wie den kleinen Bruder aus gleichem Haus. Doch kann der kräftige Motor dies etwas wett machen, dank dem besseren Durchzug. Dennoch zieht er im Vergleich zur Konkurrenz, wie z.B. Scrambler oder Renegade, nicht ebenbürtig. Im Gelände spielt der Hubraum seine Vorteile aus. Dank der Untersetzung sind auch fette Steigungen



Cooler Design: Die Vorlage ist erkennbar.

möglich. Wie wir erfahren, soll eine 4x4-Variante in Arbeit sein. Der wünschen wir jedoch erst recht die sonst üblichen Maxxis RZR auf die Felgen. Insgesamt empfehlen wir den großen Target für ausgedehnte Off-Road-Touren. Spannendes Fahren mit komfortabler Abstimmung ist die Paradedisziplin. Groben Untergrund steckt das Fahrwerk noch weg, Sprünge müssen sorgfältig geübt werden. Zügig geht es auf der

Strasse voran. Die Breite macht sich positiv bemerkbar, doch kann dies vom Fahrer wegen des hohen Schwerpunktes nicht ganz optimal genutzt werden.

Ziel erreicht?

Target, das steht für zwei hochwertige Quads, die selbst im Detail und in der Verarbeitung wenig Anlass zur negativen Kritik geben. Viel Ausstattung und

Einsatzprofil	TARGET 525				
	sehr gut	gut	mittel	ausreichend	schlecht
Motocross					
Enduro					
Trial					
Gelände leicht					
Gelände mittel					
Gelände schwer					
Gelände extrem					
Straße Tour					
Straße Sport					



Effektiv und geschützt: Scheibenbremse auf der Antriebswelle.



Satter Halbliter: Das Triebwerk der großen Target.



Schaltkulis: Bei der 525er mit Untersetzung.



Eigenwillig: Das etwas andere Auspuffsystem.



Groß genug: Die Targets bieten Spaß für Zwei.

eine Homologation - auch als Zugmaschine - gibt es für verhältnismäßig wenig Euros. Sie haben das Zeug, in der Sport-Automatik-Klasse ordentlich mit zu mischen. Der hohen Sitzposition sollte man entgegen wirken. TGB bietet ein umfangreiches Zubehörprogramm zur Target. Daraus empfehlen wir für den Geländefan die Umrüstung auf Rasten mit Nerf-Bars. Dem Tourenfahrer der auch mal einen Passagier mitnimmt, reicht die Serie mit viel Fußraum. Felgen, Koffer und eine Winde runden die Palette ab. Letztere verbessert die Geländetauglichkeit beider Modelle. Wir sehen sie auch lieber abseits der befestigten Wege. Design, Ausstattung und

Fahrwerk prädestinieren die Targets für diesen Einsatz. Im Gegensatz zum Wettbewerb in dieser Klasse, machen sie auf der Strasse aber eine insgesamt bessere Figur. Somit kann der Einsteiger und auch der Fortgeschrittene auf solide Allroundtalente zurückgreifen. Wir freuen uns auf einen direkten Vergleich. ■



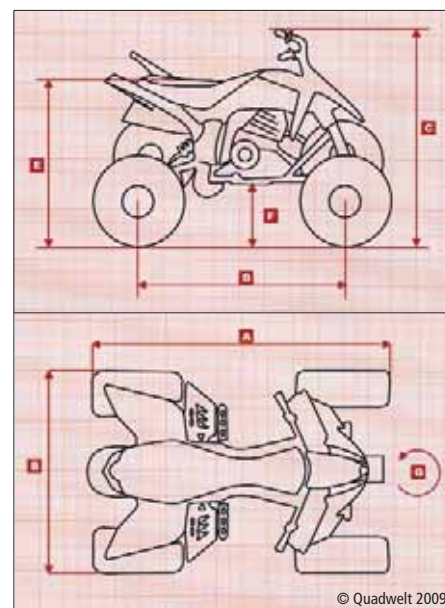
Durchgesetzt: Die Parkbremse aus Japan.



Einstellungssache: Die Federung ist justierbar.

MEßWERTE		TARGET 325 / 525
Maße*		
A	Fahrzeuglänge	2180 / 2080 mm
B	Fahrzeugbreite	1200 / 1240 mm
C	Fahrzeughöhe	1285 / 1470 mm
D	Radstand	1290 / 1268 mm
E	Sitzhöhe	918 mm
F	Bodenfreiheit	305 mm
G	Wendekreis (Radius)	4,5 m
Sonstiges		
	Gewicht	277 kg / 304 kg
	Tankinhalt	15 Liter
Herstellerangaben / * = Meßwerte Quadwelt		

TECHNISCHE DATEN		TARGET 325 / 525
MOTOR		
Typ		Einzylinder, 4-Takt
Kühlung		flüssiggekühlt
Hubraum		287 / 503 ccm
Leistung		15 kW / 21 PS 28 kW / 38PS
Kraftstoffversorgung		Vergaser, Keihin 22,0 / 36,0
Startsystem		E-Starter + Seilzug
Getriebe		
Typ		CVT-Automatik
Anzahl Gänge		F-N-R / L-F-N-R
Antrieb		Kette 2x4 / Kardan 2x4
Fahrwerk		
Radaufhängung vorne		Doppelte A-Arms, 2 Federbeine
Radaufhängung hinten		Schwinge mit Mono-Dämpfer / Schwinge, 2 Federbeine
Reifen vorne		175/85-10
Reifen hinten		255/60-10
Bremsen vorne		2 hydraulische Scheiben
Bremsen hinten		1 hydraulische Scheibe
Sonstiges		
Farbe		orange, blau / weiß, gelb, schwarz
Garantie/Gewährleistung		2 Jahre
Preis		4.799 Euro / 5.999 Euro
Bezugsquelle		Hans Leeb GmbH Sankt Thomas 80 A-9400 Wolfsberg Tel. +43(0)4352/4194-0 www.leeb-group.com
Herstellerangaben / * = Meßwerte Quadwelt		



© Quadwelt 2009