www.quadwelt.de 02/2011 März/April 3,90 E / Schweiz SFR 6,50 10. Jahrgang

Quadwelt

Das Magazin der Quad- und ATV-Szene

Neue Fahrzeuge im Test!

Sport
Yeti-Trophy
Le Touquet

Exklusiv
Jag den Wolf

Kräftig
Neuer RZR von Polaris

Schwarzer Hammer
Dinli 800 Evolution

Irre Maschine:
Yamaha Banshee - das Kult-Quad

4 195986 203906 02

TEST
DINLI CENTHOR 800 EVOLOUTION

Hoch gezüchtet

Evolution – so steht es im Lexikon – ist die Veränderung der vererbbaren Merkmale von Generation zu Generation. Diese Merkmale werden bei der Fortpflanzung kopiert und an den Nachwuchs weitergegeben. Dadurch entstehen unterschiedliche Varianten, die veränderte oder neue Merkmale verursachen können. Die Evolution von ATVs aus Taiwan weist durchaus Parallelen zur Natur auf. Auf hoher Entwicklungsstufe steht die neue Dinli.

TEXT und FOTOS: Martin Zink

Auch wenn sie wissenschaftlich bewiesen ist, die Evolutionstheorie: In manch amerikanischem Bundestaat zum Beispiel, lehren die staatlichen Schulen nach einer Doktrin George W. Bushs die biblische Entstehungsgeschichte an ihrer Stelle. Grandios sagen die Einen, dumm die Anderen, ist die Evolution doch die logische Folgerung jahrhunderterlanger Forschung und geologischer Funde. Gefunden hat Dinli Motor - die Karcher Motorrad GmbH - aus Österreich nach intensiver Entstehung im fernen Osten sein neues Flaggschiff. Man präsentiert es mit dem Namen eines Mischwesens – Centhor – aus der altgriechischen Mythologie mit dem Zusatz „Evolution“. Bei dieser verbalen Verschmelzung von Dichtung und Wahrheit kommt real das stärkste Taiwan-ATV aller Zeiten heraus, mit grandioser Grundausstattung: Solider Eintopf, IRS-Fahrwerk, Allrad, Differenzialsperre und Winde.

Alle guten Gene abgekriegt:
Die Evolution ist nicht aufzuhalten.
Weder in der Natur, noch auf dem ATV-Sektor.

Allerlei Trendfarben bieten Hersteller für ihre Fahrzeuge an – Dinli nicht. Einzig in Mattschwarz können interessierte Kunden die Evolution erwerben und kaufen damit die Aufmerksamkeit von Passanten und Schaulustigen gleich mit. So groß die Dinli wirkt, so groß ist das Interesse auf Parkplätzen und an Ampelkreuzungen, im Stau oder bei Quadtreffen. Mit der Dinli fällt man auf und wird oft angesprochen. Im Praxistest musste die neuartige Optik aber nicht nur für Aufmerksamkeit sorgen, sondern auch starke Verschmutzungen durch allerlei Dreck unbeschadet überstehen. Angeblich sollen matte Lackierungen empfindlich auf die kleinsten Beschädigungen reagieren und mit der Zeit ihre grandiose Optik verlieren. Wirklich? Dinli erreicht die mattschwarze Wirkung jedoch nicht durch eine Lackierung, sondern über eine raue Kunststoff-Oberfläche, die im Vergleich zu einer glatten Ausführung deutlich mehr Fläche aufweist. Hierdurch entsteht ein matter Effekt und die Frage, ob jene technische Lösung auch nach wilden Schlammeskapaden noch gut aussieht und unempfindlich gegenüber unschönen Kratzern bleibt. Der Test der Unempfindlichkeit ergibt sich fast von selbst, da auf entsprechenden Strecken schnell eine dicke Patina auf dem Fahrzeug zu finden ist und das Material strapaziert. So überzog auch bei unserem Test schnell eine dicke Schicht Schlamm die Plastikteile und die anschließende Reinigung erfolgte typisch mit einem Hochdruckreiniger, wobei der Dreck schnell abgewaschen und keinerlei Beschädigungen sichtbar waren. Die Optik ist durch harten Offroadeinsatz nicht gefährdet und verspricht, auch nach längerer Nutzung noch gut auszusehen. Keine Gefahr also. Rein ins Vergnügen!

Der Motor macht's:
Fahren auf der Evolution ist ein Genuß.

Sportliche Gangart:
Dampf aus dem Keller.

Erste Eindrücke

Gefährdet ist aber die Ruhe im Land, wenn die Dinli Centhor vom abenteuersuchenden Fahrer durch die Prärie getrieben wird und infolge des kraftvollen Motors hart beschleunigt. Dank eines Edelstahlauspuffs wurde der Klang der Maschine durch die Entwickler wohl geformt und entspricht der Beschreibung „nachdrücklich“. Nicht zu leise, nicht zu laut, geht die Maschine zu Werke und wird auch bei längeren Touren nicht belastend. Steigt der Fahrer auf, blickt er auf übersichtliche Funktionselemente, die dank typischer Anordnung ohne Probleme bedienbar sind. Eine klare Sache ist der Tacho, der die Geschwindigkeit digital anzeigt. Zusätzlich offeriert er verschiedene Kilometerzähler auf unterschiedlichen Speicherebenen, die getrennt voneinander auf Null gesetzt werden können, wodurch sich Gesamt- und Tagesetappen zählen lassen. Positiv fällt die angenehme Sitzposition auf, die dank der straffen Sitzbankpolsterung für längere Touren geeignet ist und den Fahrer ermüdungsfreie Kontrolle über das Fahrzeug ermöglicht. Unter der Sitzfläche verbergen sich ein kleines Ablagefach und die Batterie des Fahrzeuges, wobei zur Öffnung der Sitzbank der Zündschlüssel benötigt wird. Ist das Batteriefach noch einigermaßen gegen Wasser abgedichtet, ist es das hintere Staufach nicht. In ihm lagert normalerweise die zur serienmäßig ver-

DIE RIVALEN

MOTOR	Arctic Cat Panther 700	Can-Am Renegade 800 X xc
Typ	SOHC 4-Takt 4-Ventil Motor, flüssiggekühlt	Zweizylinder, 4-Takt Motor, flüssiggekühlt
Hubraum	695 ccm	779,9 ccm
Leistung	16,1 kW / 21,8 PS	52 kW / 71 PS
Getriebe		
Typ	CVT-Automatik	CVT-Automatik
Antrieb	Kardan	Kardan
Fahrwerk und Maße		
Länge/Breite/Höhe	2154/1206/1270 mm	2184/1168/1143 mm
Gewicht	316,2 kg	279 kg
Bremsen vorne/hinten	2 Scheiben/1 Scheibe	2 Scheiben/1 Scheibe
Radaufhängung vorne/hinten	Einzelrad/Doppelte A-Arms	Einzelrad/Doppelte A-Arms
Preis	12.290 Euro	13.799 Euro
Mehr Infos	www.arcticcat.eu	www.brp.com
Quadwelt-Test	Ausgabe 6/2009	Ausgabe 4/2009

Irgendwo dazwischen? Wir sehen die Herausforderung in zwei Segmenten. Die Dinli wäre mit Gepäckträgern ein durchaus brauchbares Arbeitstier. In Serie will sie aber eher Fahrzeugen wie einer Renegade paroli bieten. Sportlicher Auftritt und ein kerniger Motor. Und die Seilwinde kann sicher auch beim Cross-Country und auf Trophies manchmal helfen.

bauten Seilwinde gehörende Fernbedienung, hierfür sollte ein anderer Platz gesucht werden. Zwar ist die Fernbedienung spritzwasser-geschützt, ein Bad im Wasser hält sie aber sicher nicht auf Dauer aus. Die Sitzposition ist durchdacht gewählt, fühlt man sich doch nicht auf sondern in der Maschine und erlebt das Fahren mit der Dinli äußerst kontrolliert. Leider sind die verbauten Spiegel nur sehr beschränkt einzustellen und ermöglichen selbst groß gewachsenen Fahrern keinen Blick nach hinten. Hier sollte der Hersteller schleunigst nachbessern.

Herzstück des Boliden ist der kräftige Eintopf, der dumpf unter dem Plastikkleid wummert. Bekannt ist der Treibling schon aus der 700er Centhor, die vor zwei Jahren den Durchbruch der Marke ins obere Hubraumsegment markierte. Und typisch für eine Evolution, wurde er als vererbtes Merkmal um 55 Kubik vergrößert und dem neuen Top-Modell eingepflanzt. So schummelt Importeur Karcher ein wenig mit der Angabe von 800 ccm. Es sind tatsächlich 750. Schwamm drüber. Denn das Aggregat spricht von unten heraus auf Gasbefehle prompt an. Ordentlich Dampf hat die als LoF zulassungsfähige Maschine auf dem Kessel. Ein typischer Eintopf mit großem Volumen.

Sandkastenspiele

Als Schauplatz des Quadwelt-Tests diente eine ausgediente Sandgrube, die seit Jahrzehnten von Quads und Motorrädern befahren wird. Es finden sich dort steile Auffahrten auf festen und losem Untergrund, fiese Verwindungsstrecken, Konditionsetappen und leichte Trailwege, wodurch sich perfekte Möglichkeiten ergaben, die Dinli zu prüfen. Zu Beginn der Testphase startete diese nur zögerlich und der Choke musste bei Temperaturen um die 10 Grad regelmäßig betätigt werden, um den Feuerstuhl zum Leben zu erwecken. Noch vor abgeschlossener und notwendiger Warmlaufphase starb der Motor häufig ab und sollte daher von jedem Käufer nach einer Einlaufphase durch den Vertragshändler nachgestellt werden lassen. Ebenso das nach einiger Zeit hakelig wirkende Schaltgestänge. Dennoch überzeugt der kraftvolle Einzylinder der von uns gefahrenen LOF-Variante mit einem starken Antritt und guten Elastizitätswerten auch bei mittleren Geschwindigkeiten. Steile Sandauffahrten fordern viel von einer Maschine: Allrad, Motorpower, Reifenprofil - nur alles zusammen ermöglicht eine flotte und kontrollierte Befahrung. Die Dinli schlug sich bei dieser Gelegenheit hervorragend und absolvierte die knapp 100 Meter Strecke mit ca. 50 Prozent Steigung impulsiv und elastisch, wobei genügend Motorreserven vorhanden sind. Ausgestattet mit einem zuschaltbaren Allradantrieb meistert die Dinli dank der Einzelradaufhängung und einer ebenfalls an Bord befindlichen Differenzialsperre Trailwege ebenso gut. Mit Hilfe der verfügbaren Untersetzung pflügt sich die Dinli geradezu über Stock und Stein und wird nur durch extrem große Hindernisse aufgehalten. Hier hilft die serienmäßig verbaute Seilwinde weiter, deren Kunstfaserseil dank ihres Freilaufs schnell entrollt und am Hindernis befestigt ist. Im Test gelang es häufig, Steine, die mit Muskelkraft zweier Redakteure nicht mehr zu bewegen waren, stückchenweise zu versetzen und damit die Weiterfahrt zu ermöglichen. Auftretende Verwindungen steckte der pulverbeschichtete Rahmen ohne Probleme weg und zeigte starke Stabilität. Problematisch könnten bei allzu forcierter Trail-Fahrt die weit herausragenden Plastikanbauteile sein. Zwar ereilten die Dinli im Test keine Plastikschäden, die Gefahr war aber stets präsent. Gerade die Schmutzfänger ragen weit nach unten und sind mit den Fußrasten verbunden. Einmal eingehakt, könnten Beschädigungen auftreten.

Vorwärts:
Die Maxxis Bighorn packen's.

Einsatzprofil

	sehr gut	gut	mittel	ausreichend	schlecht
Enduro					
Trial					
Gelände leicht					
Gelände mittel					
Gelände schwer					
Gelände extrem					
Offroad-Tour					
Arbeitseinsatz leicht					
Arbeitseinsatz schwer					
Straße					
Alltagseinsatz					

Die Mischung stimmt:
Das Gesamtpaket lädt zur Ausfahrt.

Gut gedämpft

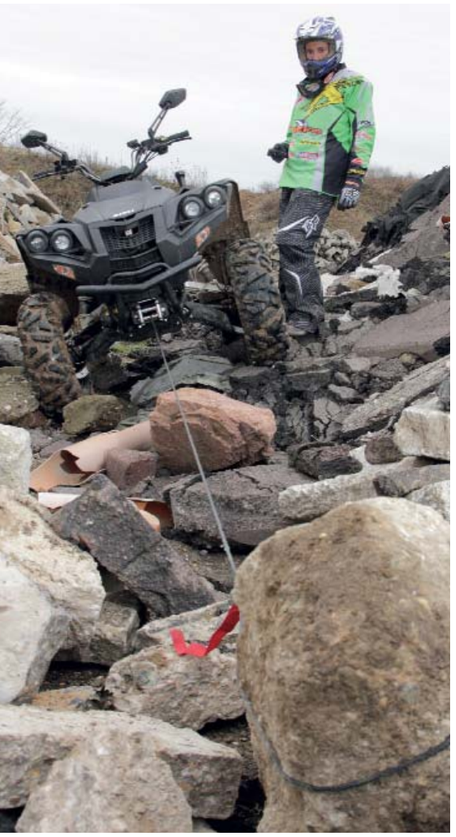
Neben der Motorleistung überzeugte auch das Fahrwerk im Quadwelt-Test und ermöglichte eine flotte Gangart über Feld- und Waldwege. Zwar ist das Fahrwerk mit A-Arms und Teleskopfederbeinen recht straff abgestimmt, erreicht aber ausreichende Dämpfungseigenschaften und trägt zur sicheren Handhabung der Dinli entscheidend bei. Es sind vor allem die Fahrwerksdaten, die das Testfahrzeug interessant machen. Einzelradaufhängung, Alu-A-Arms, das Dämpferpaket mit Zug- und Druckstufe, sowie in der Federvorspannung komplett einstellbar. Forcierte Kurvenhatz ist möglich, aber nicht das eigentliche Einsatzgebiet der Evolution. Mit mittlerem Körpereinsatz lässt sich das Fahrzeug gut um jede Kehre zirkeln und vermittelt ein sicheres Fahrverhalten, ohne erschreckende Lastwechsel. Auch Straßenpassagen oder der Alltagseinsatz ist mit dem in Österreich homologierten Fahrzeug gut möglich, da der Federungskomfort ausreichend und das Abrollverhalten gut ist. Das Fahrwerks-Set Up überzeugt mit erstaunlicher Aufnahmefähigkeit. Selbst groben Untergrund saugt es förmlich auf. Bei schnellerer Gangart wird es etwas heftig. Bergauf, Körper nach vorne - das ATV schiebt sich voran. Stopp! Allrad rein, weiter. Dank der beschriebenen Ausstattung nimmt die Maschine auch diese Hürde im felsigen Terrain und auf Knüppelpfaden gelassen. Die Maxxis-Bighorn-Reifen bieten eine gute Traktion, wofür sie auch bei Konkurrenzfahrzeugen stehen, die mit diesen Grobstollern ausgerüstet sind. Eine gute Wahl für die Erstausstattung.

Beherrschbar:
Die Dinli hat man gut im Griff.

Front: Bullige Wirkung durch Kanten und massiven Aufbau.

Heckansichten: Sportlicher, gelungener Auftritt.

Während einer Nachtfahrt überzeugten auch die serienmäßig verbauten Scheinwerfer. Schon die Abblendlichtstellung leuchtet die zu befahrende Straße breit aus und ermöglicht so eine sichere Fahrt auch in der tiefsten Nacht. Da die Dinli beim Beschleunigen die Nase nur wenig hebt, verblieb auch die Ausleuchtung auf der Straße und schien nicht wie bei anderen Fahrzeugen in den Nachthimmel.



Pluspunkt in Serie: Eine Seilwinde gibt's dazu!

Fazit

Dinlis neue Evolution rundet das Angebot des taiwanesischen Herstellers nach oben standesgemäß ab und ermöglicht interessierten Kunden den Einstieg in die hubraumstarke Fahrzeugklasse. Der Nachdruck mit dem die Karcher GmbH die Marke betreut und vorantreibt, kann getrost als Evolution beschrieben werden. Die Fahrzeuge sind nun aus dem Schattendasein befreit. Ein kraftvoller Motor, gute Fahrleistungen und die grandiose Optik zeichnen das Fahrzeug aus, wobei die serienmäßige Ausstattung keine Wünsche offen lässt. Dinli zeigt, wie man ein konkurrenzfähiges Fahrzeug baut und fordert mit der neuen Evolution so manchen etablierten Hersteller zum Duell. Ein Duell, bei dem die Evolution gute Chancen haben dürfte. Charles Darwin, Verfasser der Evolutionstheorie, hätte auch an dieser Evolution seine Freude gehabt. Aber damals war man halt noch nicht so weit. ■

Dinli hat es weit gebracht: Das erste Dickschiff aus Taiwan.

TECHNISCHE DATEN	
MOTOR	
Typ	Einzylinder 4-Takt
Kühlung	Flüssigkühlung
Hubraum	750 ccm
Leistung	15 kW/20 PS 31 kW/42 PS (LOF)
Kraftstoffversorgung	Einspritzer
Startsystem	E-Starter
Getriebe	
Typ	CVT-Automatik
Anzahl Gänge	L / H / N / R / P
Antrieb	Kardan
Fahrwerk	
Radaufhängung vorne	Doppelte A-Arms
Radaufhängung hinten	Einzelradaufhängung
Reifen vorne	Maxxis Bighorn 25 x 8 x 12
Reifen hinten	Maxxis Bighorn 25 x 10 x 12
Bremsen vorne	2 hydraulische Scheiben
Bremsen hinten	1 hydraulische Scheibe
Sonstiges	
Farbe	mattschwarz
Garantie	2 Jahre
Preis	8.299 Euro
Bezugsquelle	Karcher Motorrad-GmbH
	Gewerbestraße 42
	75217 Birkenfeld-Gräfenhausen
	Tel. +43(0)6765906079
	www.dinli-motor.com
Plus	Motor, Ausstattung, Serienbereifung
Minus	Kaltstartverhalten, Plastik bruchgefährdet, geringer Lenkeinschlag

Herstellerangaben / * = Meßwerte Quadwelt

Digitaltacho: Bestens ablesbar.

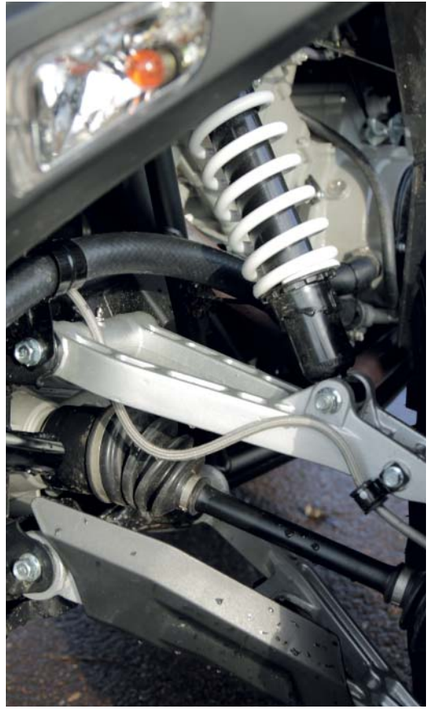
Alte Bekannte: Die Bedienelemente sind gut positioniert.

Schaltung: Nach den ersten Kilometern nachjustieren.

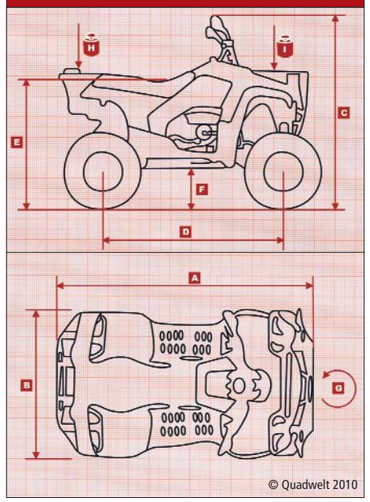
Zuschaltbar: Alles, was Du im Gelände brauchst.

Packend: Die Dinli verzögert hervorragend.

Fortkommen garantiert: Das grobe Profil der Big Horn ist äußerst geländetauglich, auch wenn's weich wird.



Robust und gut gedämpft: Die Einzelradaufhängung.

MESSWERTE		
Maße*		
A	Fahrzeuglänge	2088 mm
B	Fahrzeugbreite	1213 mm
C	Fahrzeughöhe	1245 mm
D	Radstand	1300 mm
E	Sitzhöhe	916 mm
F	Bodenfreiheit	290 mm
G	Wendekreis	k. A.
H	Zuladung hinten	/
I	Zuladung vorne	/
Sonstiges		
Gewicht (trocken)		328 kg
Tankinhalt		20 Liter

Herstellerangaben / * = Meßwerte Quadwelt