

Man spricht sächsisch, ist in und bei Leipzig zuhause und fröhnt gemeinsam dem Quadhobby. Alex, Jan, Jens, Dirk und Alti, der harte Kern des 1. Neuseenländer Quadvereins ist normalerweise vorwiegend auf Sportquads unterwegs. Die Jungs kennen die Löcher, die der Kohleabbau in ihrer Heimat hinterlassen hat, wie die berühmte Westentasche.

In ihrem Terrain wollen wir der Frage nachgehen, ob ein echter Quaddler denn auch mit einem Allradler Spass haben kann. Die Antwort schon mal vorab: Erst nachdem das Licht an diesem Tag in Sachsen ausgeschaltet worden war, waren die Jungs in ihren orangenen Trikots dazu bereit, bei Glühwein die Tageserlebnisse zu reflektieren. „War schon geil“, resümiert Präsi Alex Hausmann. „Daran könnte man sich gewöhnen.“ Man wolle allerdings noch bei den schnellen Hecktrieblern bleiben. Halbliter-ATVs, diese Fahrzeugkategorie hat sich in den

letzten Jahren bestens entwickelt. Die meisten Hersteller halten in dieser Klasse vergleichsweise preiswerte Fahrzeuge vor. Zwei typische Vertreter dieses Genres treten zum Verleichstest an. Cecteks Kingcobra war der Zeit schon fast voraus, als man 2009, optisch in Anlehnung an die Renegade, mit der Kingcobra einen sportlichen Allradler als Alternative zum echtem ATV präsentierte. Die Maschine hat inzwischen ihre Kinderkrankheiten auskuriert und tritt mit optimiertem Getriebe als T5-Modell in

den Ring. Als Gegner stellt sich die neue 565er Dinli, die als downgesizete EVO den sportlichen Part in der Mittelklasse des taiwanesischen Herstellers übernehmen soll. Die beiden EVO-Modelle unterscheiden sich übrigens nur im Hubraum. Ein 100 Millimeter dünnerer Kolben macht aus der 800er eine 565er. Dass bei dieser Aktion Leistung auf der Strecke bleibt, versteht sich von selbst.



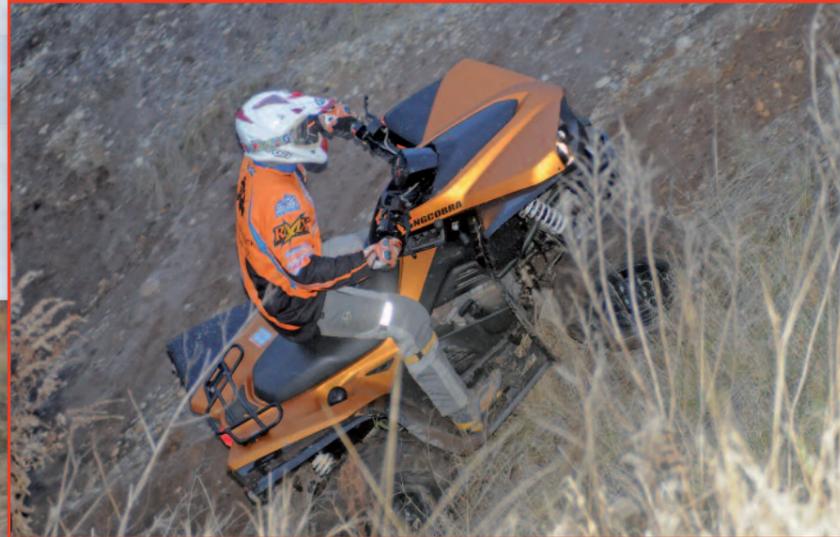
DINLI

CECTEK Im Trend: Allrad-Sportler

Die Zeiten der reinen Sportquads scheinen dem Ende zuzugehen. In die entstehende Lücke platzieren die Fahrzeughersteller nun sportlich aufgemachte ATVs, die dank Allradantrieb den Einsatzbereich deutlich erweitern. Allradler der Halbliter-Klasse stehen voll im Trend. Für deutlich unter 10.000 Euro gibt's ein ordentliches Paket Offroad-Potenzial. Wir

haben zwei typische Vertreter dieses neuen Genres in den Ring gebeten: Kann sich die arrivierte Cectek Kingcobra T5 gegen die neue Dinli Evo 565 behaupten? Zusammen mit den Sportlern des Neuseenländer Quadclubs aus Leipzig kamen wir nach einem verregneten Offroad-Wochenende zum Ergebnis, dass ATVs durchaus Spaß-Potenzial bieten...

CECTEK



Konventionell: Schaltung mit offener Kulisse



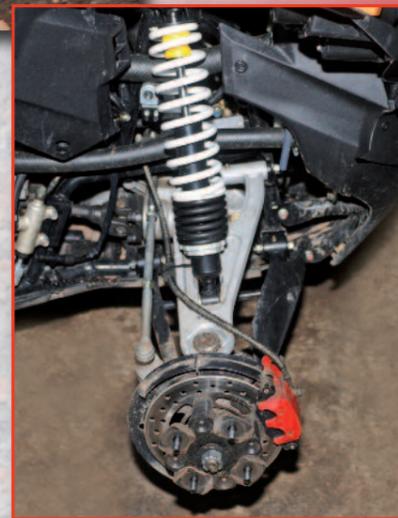
Übersichtlich: großer analoger Drehzahlmesser mit integriertem Digi-Tacho



Elektrisch aktiviert: vordere und hintere Diffsperr



Praktisch: Minigepäckträger hinter der kernig gepolsterten Sitzbank



Sportliche Optik: doppeltes Federpaket vorne



Radaufhängung hinten: Stahl-Dreieckslenker unten, Alustütze oben

Wassergekühlte Einzylinder-Motoren sind für den Vortrieb der beiden Allrad-ATVs zuständig. Cectek entwickelte speziell für den ATV-Einsatz ein Halbliter-Aggregat, das technisch eigene Wege beschreitet. So ist der Zylinder wie bei einem Auto-Motor im Gehäuse integriert, die Lagerung der Kurbelwelle und des Pleuel übernehmen Gleitlager. Cectek war einer der ersten Hersteller, der eine elektronisch gesteuerte Einspritzanlage für die Kraftstoffversorgung des Vierventilers verwendet.

Dinli informierte sich bei der Konstruktion des großen Einzylinder-Motors beim Kingquad. Ursprüngliche Basis ist der 700er Triebtrieb, bestückt mit unterschiedlichen Kolben, der auch als 750er und als

565er Triebwerk gebaut wird. Zwei obenliegende Nockenwellen steuern über vier Ventile den Gaswechsel, die Spritauflbereitung übernimmt derzeit noch ein konventioneller Gleichdruckvergaser.

Glaubt man der reinen Papierform, dann müsste die KingCobra der EVO 565 deutlich überlegen sein. Mit 30 kW ist der 500er Cectek-Triebtrieb satte 5 kW stärker, als die hubraum-verkleinerte Variante des Dinli-Motors. Die Realität entlarvt jedoch die Theorie: Bei der 400-Meter-Vollast-Beschleunigungsmessung, die wir bei jedem Testfahrzeug durchführen, zeigte sich die Dinli erstaunlich kräftig. Zwischen Cectek und Dinli sind nur marginale Unterschiede zu vermelden. Auch in Sachen Höchstge-

windigkeit geben sich die Testkandidaten nichts. Bei 94 km/h ist Ende der Fahnenstange, auch wenn beide Digitaltachos mit identischem Messfehler von deutlich über 100 km/h berichten.

Einspritzer oder Vergaser? Die Zukunft gehört eindeutig dem elektronischen System. Offensichtlich wird der Fortschritt bei der Startprozedur. Zündung ein, Startknopf gedrückt, sofort beginnt der Cectek-Motor mit der Arbeit. Bei der Vergaser-Variante gibt's für den Kaltstart einen Choke-Hebel, über den der Fahrer die Spritanreicherung selbst steuert. Auch bei Dinli hat die ver-

can-am



KRAFTVOLL UND ÜBERZEUGEND



Can-Am® Commander™ 1000 LTD

Can-Am Renegade™ 1000 X xc

Can-Am Outlander™ 1000 XT

DIE NEUEN CAN-AM'S SIND DA!

brp.com



ZWEIRAD VOIT GMBH | Äußere Landshuter Str. 45 | 84048 Sandelzhausen
 Tel: 08751-1736 | Fax: 08751-810080 | www.zweirad-voit.de

TOURATECH

WWW.TOURATECH.DE
 Ihr Spezialist für NAVIGATION & HALTERUNGEN
www.facebook.com/TOURATECH

Praktisch und sicher.

Erhältlich in zwei Größenvarianten.

D'SIGN Dienstleistung- und Warenvertriebs GmbH
 Schlosserstr. 24 • D-51789 Lindlar • Telefon +49 (0) 2266/47999931
www.ExcaliburEurope.com

Excalibur



ler übernimmt und so der Motor kaum die Chance bekommt seine Drehmomentstärke zu beweisen, hat bei der Dinli das Riemengetriebe schon unter 6.000 Umdrehung voll ausgeregelt: Der Motor hängt direkter am

Fuhre sicher unter Kontrolle. Die Doppelkolbenzangen vorn packen auf Befehl beherzt zu. Bei Dinli sehen wir an diesem Punkt



DINLI

meintlich moderne Technik nun Einzug gehalten. Die ersten Modelle wurden inzwischen schon umgestellt, die 565er mit EFI soll demnächst erhältlich sein.

Wie bei ATVs üblich, kommt auch bei den beiden Sportlern ein stufenloses CVT-Getriebe zum Einsatz. In Sachen Abstimmung gehen die Hersteller unterschiedliche Wege. Während bei Cectek die Regelung bis annähernd zur Nenndrehzahl der Wand-

Gas und hinterlässt dadurch subjektiv einen agileren Eindruck.

Die Abstimmung der CVT-Einheit bestimmt auch maßgeblich die Motorbremswirkung. Beide Probanden zeigen beim Gaswegnehmen eine relativ kräftige Verzögerung, der ab und an mit einem Gasstoß Einhalt geboten werden muss.

Apropos Bremsen: Vier Scheibenbremsen halten bei Cectek die gut 330 kg schwere

Verbesserungs-Potenzial. An der Vorderachse krallen sich einfache Bremszangen um relativ kleine Bremscheiben. Hinten hat man das ATV mit einer einfachen Wellenbremse bestückt. Die Kombination reicht aus, eine gewisse Fading-Neigung bei mehrmaligem Griff in die



Leichtgängig: Schaltung in offener Kulisse



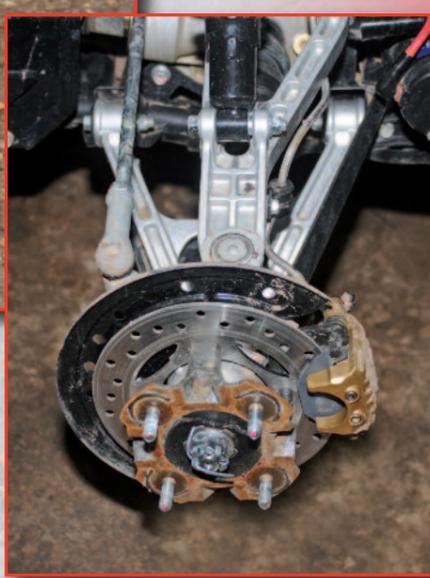
Fummelig: Drehschalter für Allrad- und Differenzsperren-Aktivierung



Hell: Gute Lichtausbeute dank Ellipsoid-Technik



Kompakt: digitales Multifunktions-Instrument mit integrierten Kontrollleuchten



Vorn: Einkolben-Bremssattel



Hinterachse: Radführung mit Aluminium-Lenkern, Wellenbremse am Getriebeeingang

Quad suspensions - jetzt wirds bunt

Mit den KW Quad Federstützen aus speziell legiertem und vergütetem StC-Federstahl kann der Schwerpunkt von ATV's und Quads um bis zu 70mm reduziert werden. Dadurch erreichen Sie eine höhere Kurvengeschwindigkeit und eine sichere Straßentlage. Jetzt sind die Federstützen in folgenden Farben erhältlich:

- Blau (RAL 5002)
- Gelb (RAL 1021)
- Orange (RAL 2011)
- Rot (RAL 3001)
- Schwarz (RAL 9005)
- Weiß (RAL 9003)

KW quad suspension

www.KWquadsuspensions.de

KW automotive GmbH · Aspöckweg 14 · D-3427 Fichtenberg
 Tel.: 07971 9630-458 · Fax: 9630-2911 · info@KWautomotive.de

X-Down

Genial

Spurverbreiterung + Tieferlegung für die Vorderräder in einem für viele Sportquads mit Teilegutachten für 299 Euro**

Tieferlegung für die Hinterachse* für viele Sportquads mit Teilegutachten für 199 Euro**

*patentrechtlich geschützt: die Original-Stoßdämpfer können weiterhin verwendet werden
 **unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

3P PEDALO POWER PARTS
 Müllerstraße 1
 48336 Sassenberg
 Tel. 02583/ 4245
 www.3ppp.de, info@3ppp.de



Armatoren sollten aber nicht verschwiegen werden.

Cectek ist neben Polaris der einzige Hersteller, der für seine ATVs offene Differenziale für die Hinterachse vertreibt. Das passt auf der Straße perfekt, die Cectek läuft ohne harten Lenkeinsatz super in der Spur. Für den echten Geländeeinsatz lässt sich das Gleitsteindiff, von einer Elektronik überwacht, mechanisch 100 Prozent sperren.

Beide ATVs verfügen über einen während der Fahrt zuschaltbaren Allradantrieb. Bei Dinli geschieht die Aktivierung elektrisch per Drehknopf am Lenker, Cectek stattet seine ATVs mit einer direkten Seilzugbetätigung aus. Die vorderen Achsausgleichgetriebe beider Testkandidaten lassen sich elektrisch sperren. Bei der Dinli kann dies während der Fahrt passieren, der Cectek-Fahrer muss allerdings vorausschauend die Sperre bei stehendem Fahrzeug einlegen.

Cectek oder Dinli, die Kaufentscheidung ist schwierig. Die Cectek



Ölstandskontrolle und Luftfilterwartung

Es gibt Arbeiten am ATV, die vor jeder größeren Ausfahrt erledigt werden sollten. Ölstands-Kontrolle, dieser Job ist ein Muss. Ohne das schmierige Nass im Triebwerk ist der Motor schnell zum Tode verurteilt. Bei den Testkandidaten ist der Ölcheck schnell erledigt. Ein geschraubter Peilstab informiert über den Pegelstand. Auch wenn's lästig ist, man sollte regelmäßig den Zustand des Luftfilters checken und ge-



gebenenfalls das Filterelement reinigen oder erneuern. Bei der Dinli ist diese Arbeit ein Kinderspiel: Unter der Sitzbank ist der Luftfilterkasten zugänglich. Den Deckel abgeschraubt, jetzt kann die Schaumstoffpatrone entnommen werden. Cectek macht's seinen Kunden da schon schwerer. Die obere Kunststoffverkleidung muss demontiert werden, um den Luftfilterkasten öffnen zu können. Erst jetzt kann das Papierfilterelement gereinigt oder getauscht werden.



Der harte Kern des Neuseenländer Quad-Clubs fand beim Sport-ATV-Test Gefallen an den sportlichen Allradlern: (v.l.) Alexander Hausmann, Jens Werner, Jan Seidel, Dirk Jedanowski, Torsten Altmann (nicht im Bild)



TECHNISCHE DATEN



	CECTEK KINGCOBRA T5 IX	DINLI EVO 565
Motor	Flüssigkeitsgekühlter 1-Zylinder 4-T-Motor	Flüssigkeitsgekühlter 1-Zylinder 4-T-Motor
Hersteller	Cectek	Dinli
Hubraum	496 cm ³	565 cm ³
Gassteuerung	OHC	DOHC
Gemischaubereitung	EFI	Gleichdruckvergaser
Zündanlage	ECU	CDI
Maximale Leistung	30 kW (40,8 PS) / 6.500 min ⁻¹	25 kW (34 PS) / 5.800 min ⁻¹
Maximales Drehmoment	44 Nm / 4.500 min ⁻¹	46 Nm / 4.500 min ⁻¹
Startsystem	E-Starter, Reversierstarter	E-Starter
Antrieb	4x4 zuschaltbar, VA sperrbar	4x4 zuschaltbar, VA sperrbar
Kraftübertragung	CVT, Kardan	CVT, Kardan
Gänge	LHNR	LHNR
Radaufhängung vorne / hinten	Doppelte A-Arms / Doppelte A-Arms	Doppelte A-Arms / Doppelte A-Arms
Reifen vorne / hinten	25x8-12 / 25x10-12	25x8-12 / 25x10-12
Bremsen vorne / hinten	hydr. Scheibenbremsen, integral + 2-Kreis	hydr. Scheibenbremsen, integral + 2-Kreis
Abmessungen Länge x Breite x Höhe	2.016 x 1.240 x 1.251 mm	2.088 x 1.213 x 1.245 mm
Radstand	1.300 mm	1.305 mm
Tankinhalt	20 Liter	20 Liter
Leergewicht (trocken)	328 kg	325 kg
zulässiges Gesamtgewicht	-	-
Listenpreis (D) inkl. Straßenzulassung	8.995 Euro (VKP), 9.186 Euro (LOF)	7.299 Euro (VKP); 7.598 Euro (LOF)
Bezugsquelle D	www.cectek.de	www.dinli-motor.com

KONKURRENTEN

Can-Am Renegade 500



2-Zylinder-V-Motor, 499 cm³ 40 PS; 9.499€ (VKP)

Online X6.5



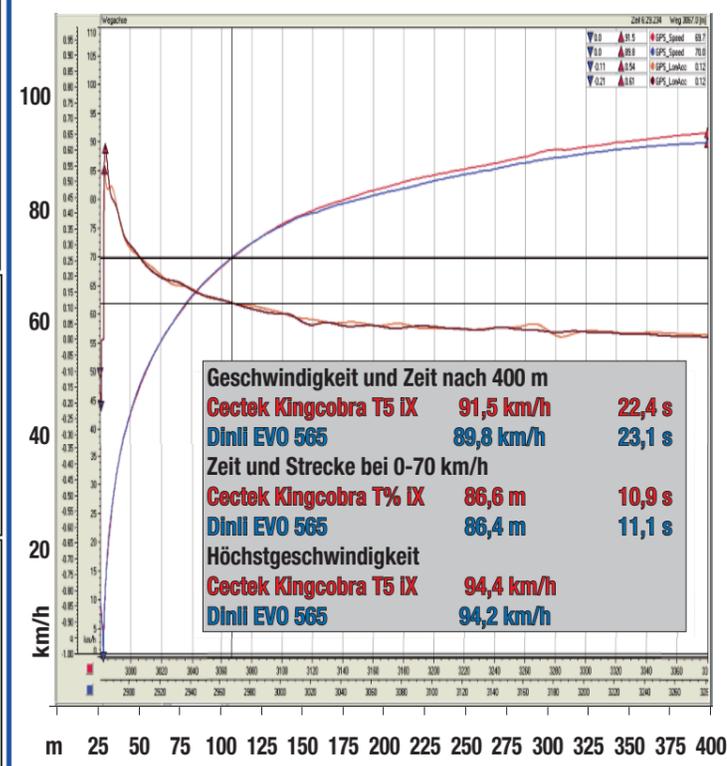
1-Zylinder-Motor, 565 cm³ 42 PS; 8.299 (LOF)

TGB Target 550 EFI

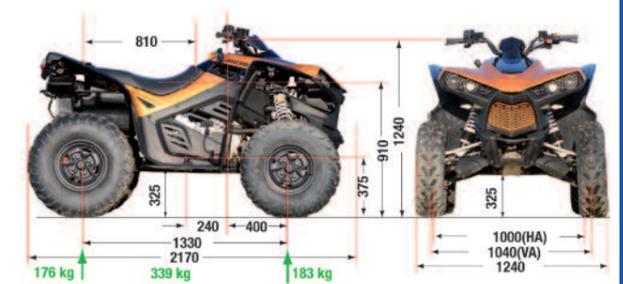


1-Zylinder-Motor, 503 cm³, 39 PS; 7.990 € (LOF)

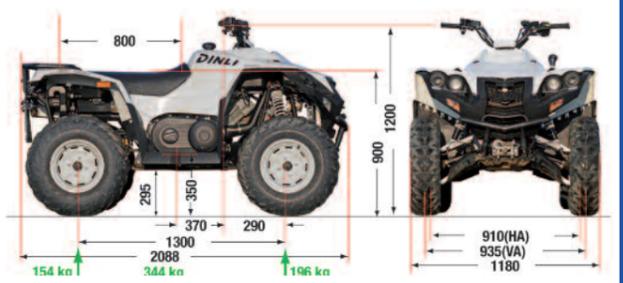
BESCHLEUNIGUNG 400 m



MASSE + GEWICHTE



Cectek KingCobra T5 IX



Dinli EVO 565