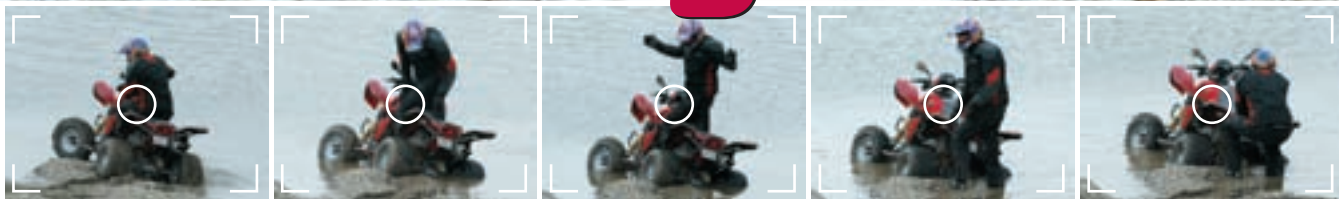


*Testirali smo vjerojatno najsnažniji i najsportskiji četverocikl koji je ikad prešao granice Tajvana. Dobar ovjes, zavidna stabilnost i snažan motor pružili su nam obilje zabave. S druge strane su se presnažne integralne kočnice, loše podešeni rasplinjač i mekano korito rijeke potrudili da naš zajednički put ne bude uvijek posut ružama*

# Osmi putnik s Dalekog istoka



PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**  
FOTO: **MARKO GUZINA**

**A**ko vam je u ovo doba prošle godine na spomen imena Dinli zasvijetila žarulja u glavi, onda priznajemo da ste stvarno dobar poznavatelj svjetske moto produkcije. Pa ipak, iako je kod nas gotovo nepoznat, iza Dinlija je desetogodišnje iskustvo bavljenja četverociklima, tako da nemali broj "jedinki" ovog tajvanskog proizvođača stvara buku u različitim kutovima kugle zemaljske.

Nama je priča postala zanimljiva prošle godine, kada je Dinli dobio svog hrvatskog zastupnika, no gledajući globalno, Dinlija su počeli ozbiljnije shvaćati onog trenutka kada je od tipičnog proizvođača jeftinih skutera i četverocikala namijenjenih mlađoj populaciji odlučio zakoračiti u svijet proizvođača četverocikala ozbiljnije zapremine.

Takva se metamorfoza ne može postići preko noći, jer iako su četverocikli relativno nova kategorija vozila, najveći svjetski proizvođači su imali sasvim dovoljno vremena da suvereno zavladaju tržišnim segmentnom kapacitetnijih quad-ova, ne ostavivši pritom previše prostora za nadolazeće proizvođače poput Dinlija. No, ako ih ne možeš pobijediti, možeš im se pridružiti. U tom je duhu Dinli dugo "ljubovao" s Polarisom, a kada je ta veza pukla, odlučili su zavesti nekog tko je bio siromašan poput crkvenog miša, a istovremeno bogat znanjem i modernom tehnologijom. Oko im je zapelo za posrnulu tvrtku Cannondale, svjetski poznatog proizvođača enduro i supermoto motocikala vi-

soke tehnologije, koji je bio na rubu propasti i nije se mogao oduprijeti prosidbi Tajvanaca.

Trenutno najsnažniji potomak koji je proizašao iz tih Dinlijevih "ljubavnih avantura" s pripadnicima "elitnog društva" nosi ime DMX 450 i na tog je člana svoje obitelji Dinli najviše ponosna. Istina, ne izgleda baš umiljato i na prvi pogled je jasno da se "fura" na agresivnost, no upravo je to ono što volimo kod četverocikala. Orebrana prednja maska i visoko podignuti, minimalistički izvedeni i stoga potpuno beskorisni blatobrani ostavljaju dojam da gledate izravnu u lice ljiga-

vom stvoru iz filmskog serijala "Alien". Dodatnu agresiju daje mu svjetlacavi prednji branik izveden u obliku slova V, a da sve ne bi bilo savršeno pobrinulo se prednje svjetlo krajnje neinventivnog oblika. Moćno izgleda i pri pogledu s boka, iako je jasno uočljiv vizualni nerazmjer između visine prednjih i stražnjih blatobrana, a tek nam pogled sa stražnje strane otkriva da DMX 450 ima i nešto nježnosti u sebi. Sveukupno, Dinli djeluje vrlo atraktivno i tijekom testa je privlačio toliko pogleda, da će ga u tom pogledu moći nadmašiti samo ona mladahna ženska duša koja će ovog

**Testirani DMX 450 bio je bogato opremljen, no uz sve viđeno na ovim slikama, budući se kupci dodatno mogu veseliti aluminijskim naplatcima i još ponekom zgodnom detalju kao dijelu serijske opreme**



Zbog dugog hoda prednjeg i stražnjeg ovjesa Dinli bez ikakvih problema podnosi skokove i vožnju grbavim terenom

**CIJENA**  
**46.000 kn**



proljeća prva probiti led i prošetati se u bezobrazno kratkoj mini suknji i zavodljivom dekolteu.

Možda bismo mogli napisati još pokoju o njegovu izgledu, no budući smo se s ovim Dinlijem uglavnom družili na površinama pokrivenim mokrim snijegom i ljepljivim blatom, ubrzo smo ga zaprljali do neprepoznatljivosti, tako da smo se ostatak vremena u potpunosti posvetili otkrivanju njegovih skrivenih užitaka. A glavni izvor tih užitaka čvrsto je ugniježđen unutar klasičnog okvira izvedenog od čeličnih cijevi i samom svojom pojavom nagovješćuje da ima što ponuditi.

Radi se o tekućinom hlađenom jednocilindričnom agregatu zapremine 448 ccm sa suhim karterom, dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru. Zvuči jako dobro za jedan tajvanski četverocikl, zar ne? Stvari postaju još bolje kada se spomene da u otvorenoj verziji koju smo imali na testu razvija 46 KS pri 8.250 okr/min, dok u zatvorenoj verziji razvija zakonski ograničenih 20 KS. Da se radi o pravom stroju, postat ćete svjesni čim zapjeva svojih prvih par taktova popraćenih grmljavinom iz velikog ispušnog topa, koji zbog buke koju razvija baš i ne zaslužuje da

ga nazovemo prigušivačem. Iako je DMX 450 bez sumnje snažan, deklariranih 46 KS nas nije pretjerano impresioniralo. Možda je svu tu "konjicu" prigušila nemala suha težina od 205 kg, no svejedno je u pogledu ubrzanja i ostvarene maksimalne brzine daleko naj snažniji četverocikl kojeg smo dosad imali na testu. Već je u trećoj brzini prebrz za većinu zatvorenih četverocikala, a kada smo brzine razvlačili do kraja, digitalni brzinomjer je vrlo brzo počeo pokazivati troznamenkaste brojke. Ipak, voziti jedan četverocikl brzinom većom od 100 km/h znači nositi glavu u torbi, tako da sve brzinske potencijale ovog četverocikla mogu iskoristiti samo iskusni vozači hrabra srca. Dinli je vrlo stabilan četverocikl koji odlično drži pravac i posjeduje zavidni imunitet na uzdužne i poprečne ravnine, te vam stoga može dati lažni dojam sigurnosti, tako da ćete opasnosti kojima se izlažete pri velikim brzinama postati svjesni tek kada se nađete u situaciji u kojoj treba naglo zakočiti. Budući DMX ima izuzetno snažne kočnice koje je jako teško dozirati, gotovo je nemoguće izbjeći blokiranje stražnjih kotača koje će vam bitno otežati posao održavanja pravocrtnog kretanja.

Upravo su kočnice jedan od detalja koji nam se najmanje svidio i to iz nekoliko razloga. Prvi je taj što su presnažne, a to posebno vrijedi za stražnju disk kočnicu, koja blokira na najmanji dodir, a kako i ne bi, kada ima četveroklipna kočiona klijesta. Drugi je razlog taj što su kočnice integralnog tipa, što znači da se jednom polugom aktivira i prednja i zadnja kočnica. Takvo rješenje će možda pozdraviti početnici, no mi smo mišljenja

**Smještaj akumulatora, neki spojevi plastika i još pokoja sitnica kvare inače dobar dojam**





◀ **DMX posjeduje bogatu instrument ploču, koja se sastoji od ekrana s tekućim kristalima i nekoliko kontrolnih žaruljica preslabog intenziteta**



**DMX 450 se odlikuje zavidnom stabilnošću u zavojima, te odličnim držanjem pravca**



da integralni sustav nema što raditi na jednom tako snažnom četverociklu s izraženim sportskim ambicijama. Treći je razlog nemogućnost odgovarajućeg doziranja, a za to je dobrim dijelom zaslužan i nelogičan raspored komandi. Naime, kada desnom rukom pritisnete polugu kočnice, onda će jako zagristi zadnja kočnica i istog trenutka blokirati bez obzira na vrstu podloge, a kada pritisnete nožnu polugu, onda će se trenutno i agresivno aktivirati sva tri diska i imat ćete osjećaj da se nos četverocikla želi zakopati u zemlju. Kao što smo i rekli, integralne kočnice na jednom ovakvom sportskom četverociklu predstavljaju nepraktično i nerazumno rješenje.

No, nije baš sve tako crno. Ukupni dojam popravljiva kratki zaustavni put, kao i činjenica da se bogato opremljeni DMX 450 može pohvaliti opletenim kočnim crijevima koja bi trebala spriječiti "umaranje" kočnica kod dugotrajne agresivne uporabe.

A upravo je agresivna uporaba ono što ovom Dinliju najbolje pristaje. Kada smo ga vozili nježno, Dinli nam se činio kao jedan sasvim običan pripadnik svoje vrste. No, kada smo nakon određenog vremena upoznavanja odlučili odlučnije

pritisnuti polugu gasa, shvatili smo da je DMX 450 mazohist koji to više uživa, što ga vi više maltretirate. Uzbrdo, nizbrdo, lijevo, desno, njemu je svejedno, samo da je što brže. Pri brzim prolascima kroz zavoje plijeni svojom stabilnošću i vrlo ga je teško dovesti u situaciju u kojoj će podići svoje unutarnje kotače i tako vam poručiti da ste možda ipak malo pretjerali. Upravljač se, istina, kao i na svakom četverociklu, dosta teško okreće, no zato je tu vrlo snažan motor koji jedva čeka da ga malo podbodete, pa da vam atraktivnim "power-slide-om" pomogne usmjeriti prednji kraj u željenom smjeru. Kako smo dobar dio testa proveli na podlogama prekrivenim snijegom, nije bilo moguće izbjeći opasno proklizavanje nosa, no dovoljno je samo malo dodati upravljač i prednji će kotači ubrzo ponovo zagristi podlogu i izvesti vas na pravi put. Za zavidnu je stabilnost zaslužan široki trag kotača, kao i kvalitetno izveden ovjes, koji već na prvi pogled ukazuje na to da je Dinli za vrijeme druženja s Polarisom naučio mnogo toga korisnog.

Sama konstrukcija ovjesa je klasična za jedan takav četverocikl i sastoji se od dvostrukih poprečnih A ramena na prednjem kraju i kombinacije oscilirajuće vilice, monoamortizera i krute osovine na stražnjem kraju.

Radi se, dakle, o rješenjima koja susrećemo i kod drugih sličnih vozila, s tim da kod Dinlija svi elementi ovjesa djeluju dosta kvalitetno izvedeni. Da se ovdje ne radi o tek tako "sklepanom" vozilu govori nam i odlično držanje pravca, kao i primjerena mirnoća kod izvođenja skokova.

Jedna od stvari koja nas je najviše impresionirala je Dinlijeva mogućnost svladavanje prepreka. Kao od šale se penje uz najstrmije uzbrdice, prolazi kroz različite gudure i uopće kroz sve vrste terena koje pred njega možete baciti. Snažan pogonski agregat uvijek ima rezervu snage koja će vas potjerati i do vrhova najviši obronaka, jasno, ako ste dovoljno spretni da spriječite pretjerano proklizavanje stražnjih kotača. Naime, pri svladavanju strmijih uspona stražnji kotači pod "naletom" obilja okretnog momenta vrlo lako proklizuju i kada brzina padne ispod kritične točke, počinju s procesom ukopavanja u zemlju. Da bi se to izbjeglo, potrebno je naizmjenice pritisnuti i otpuštati polugu gasa velikom brzinom i tako glumiti ručni "traction control". Kada svladate taj jednostavni postupak, više vam nijedan uspon neće biti prestrm i nijedan vam se vrh neće učiniti nedohvatljivim.

DMX 450 zaslužuje palac gore za svoje zavidne penjačke sposobnosti i samaritanski karakter kojim nas je gotovo uvijek izvlačio iz kojekakvih nevolja u koje smo bili spremni upasti. Kažemo "gotovo uvijek" jer nema toga što Tajlandanin može "napraviti", a da mi s tim ne možemo negdje zaglaviti i to barem dva puta. No, i te su bezizlazne situacije ipak bile više posljedica naše dječjačke znatiželje negoli stvarnog nedostatka Dinlija koji, shvatili smo to kasnije, nikad nije bio zamišljen kao amfibijsko vozilo napravljeno za prelazak rijeke.

Ali dosta smo ga hvalili, sada je vrijeme da mu udijelimo i pokoju dobromamjernu packu. Već smo spomenuli opake prednje blatobrane koji nemaju nikakve veze s "obranom od blata" i tek su lijepi, ali i potpuno beskorisni dodatak, osim ako nisu zamišljeni kao neki nama nedokučivi aerodinamični element. O njihovoj funkcionalnosti najbolje govori činjenica da su bili prljaviji s vanjske, negoli s unutarnje strane. Riječi pokude zaslužuje i smještaj akumulatora, koji je potpuno nezaštićen od "blagotvornog" utjecaja vode i blata, kao i neki loši spojevi plastičnih oplata, koje su nekako neobično mekane i sklo-



**Ovog Dinlija pokreće tekućinom hlađen jednocilindrični agregat zapremine 443 ccm sa suhim karterom, dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru**

Svojim snažnim motorom i vrlo dobrim performansama DMX 450 će zadovoljiti i zahtjevnije korisnike



ne uvijanju, no možda su baš zato pokazale zavidnu otpornost na oštećenja. Za razliku od plastika, mjenjač je sve, samo ne mekan, tako da je ponekad potrebno upotrijebiti i malo sile da bi ga se uvjerilo da uđe u neku od pet brzina koje su vam na raspolaganju. Srećom, postupak odabiranja hoda unazad lišen je bilo kakvog napora i potrebno je samo rukom podići malu polugicu s desne strane spremnika goriva, te nožnu polugu mjenjača gurnuti prema dolje, odnosno staviti mjenjač u nešto što bi mogli nazvati nultom ili minus prvom brzinom.

Malo je nedostajalo, pa da rekemo da je Dinli, za razliku od većine četverocikala koje smo do-

sad imali na testu, šutke podnio sva naša maltretiranja bez da je jauknuo. Dakle, sve bi bilo lijepo, da kod mijenjanja brzina na niže ili vožnje na jako malom gasu nije bilo učestalog gašenja pogonskog agregata, koje nam je dobro pošlo živce.

Budući se pogonski agregat gorivom smjesom napaja putem Mikuni rasplinjača, teško da se radi o nekom spomena vrijednom kvaru. Sve je to najvjerojatnije posljedica toga što smo na test dobili nedovoljno razrađeni četverocikl koji jednostavno nije bio dobro podešen i pripremljen za našu torturu.

Tome u prilog ide i činjenica da su nakon malo dodatnog podešavanja na servisu stvari krenu-

le osjetno najbolje, no ipak smo morali još nekoliko puta podešavati prazni hod, a čak ni to nije do kraja riješilo naše muke.

Zbog toga, kao i zbog mjestimično loše završne obrade i još pokoje sitnice, DMX-u je izmakla titula najkvalitetnijeg, ali mu zato s punim pravom predajemo lentu najsnažnijeg četverocikla kojeg smo dosad imali na testu.

Sve u svemu, DMX je vrlo dobar sportski četverocikl kojem ne nedostaje mnogo da se pretvori u relativno jeftinu racing jurilicu, a najveća su mu prepreka na tom putu već nekoliko puta kuđene integralne kočnice, koje projektantima ovog četverocikla nikako ne možemo oprostiti. ■

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 94 x 64,6 mm
<b>Obujam:</b> 448 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,6:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina + hod unazad
<b>Ovjes:</b> naprijed dvostruka poprečna ramena, straga klasična vilica s krutom osovinom i monoamortizerom
<b>Gume:</b> prednje 21x7-10, stražnje 20x11-9
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska i kliješta sa 1 klipićem, straga disk i kočiona kliješta sa 4 klipića
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.830, širina 1.090, visina 1.150 osovinski razmak 1.250, težina 205 kg,
<b>Deklarirano:</b> snaga - 46 ks (34 kW) - 8.250 okr/min, max. okr. moment 41,2 Nm pri 7.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 12,5 l

**+** performanse, snaga, stabilnost, držanje pravca, bogata oprema

**-** izrada pojedinih detalja, integralne kočnice, tvrd mjenjač