

Test CFMoto Allroad 500

ATV

A person wearing a silver helmet and a red and white jacket is riding a yellow CFMoto Allroad 500 ATV through a forest. The ATV is positioned in the center of the frame, facing left. The rider is looking down at the handlebars. The background consists of tall, thin trees and dense foliage. A wooden utility pole is visible on the left side of the image. The overall scene is outdoors in a wooded area.

CFMoto en allroadare

Ett samtal från ATV-sveden om att få provköra en bland de första CFmoto modellerna för kommande år så vi inte nej till.

Text: Carl Ivar Lidgren.

Foto: Carl Ivar Lidgren, Ola Karlsson och Birgitta Karlsson

Den dök upp inom några dagar i en container och sedan var det bara att skruva ihop den. Enkelt i och för sig men det tar mer tid att avlägsna emballaget än att sätta dit hjul, justera styret, fylla på vätska i batteriet, plocka på backspeglar, men sen var det klart att vrida på startnyckeln. Det här är inget som man som konsument behöver göra men då vi accepterade att få den råa versionen tyckte vi det bara var intressant att göra sånt. Vi har haft ett flertal andra maskinen från just Kina, som vi gjort samma sak med, men där var det betydligt mer vi fick meka med.

Motorn spanns genast igång så snart den slurpat upp bränslet till motorn. Inga ytterligare justeringar behövde göras. Sen var det bara att köra iväg. Motorn av märket CFMoto är här på 493 cc för att vara exakt. Det är en encylindrig vattenkyld fyrventilars 4-taktsmotor. Den första körtesten fick som nästan alltid bli vägvagnsnitt. Där kunde vi konstatera att det blev bra drag i maskinen och efter en del små efterjusteringar fick vi upp den i de högre hastigheterna. Då skall vi hela tiden jämföra den mot motsvarande motor- och maskinstorlekar. För visst finns det de som är värre men då är det också andra hästkrafter vi talar om. Man kan inte jämföra äpplen med päron.

Maskinen kommer i vägtrastat skick, med EU bromspaketnormer, backspeglar och blinkers. EU-bromspaketet innebär att huvudbrom är fotbromsen medan handbromsen är kopplad till bakhjulen. Den har fått skivbromsar runt om som skall ge ett kvitto på att den stannar snabbt när det gäller. Den har dubbla hydrauliska skivbromsar fram och enkla bak. Fram och bakvagnen



är försedd med dubbla A-armar som borgar för att den har en stabil gång och ger bra väghållning, vilket vi inte minst kunde konstatera när man åker efter väg med den. Parkeringsbromsen utgörs av vilket växel-läge man väljer, alltså parkeringsläget.

Den har en växelväljare med hög- och lågväxel samt neutral och back samt dessutom som vi nämnde parkeringsläge. Den har en CVT-låda för kraftöverföringen med motorbroms. CVT-lådan är vad man återfinner på skotrarna som variatordrift.

"Brunte" i skogen

Det var ett antal vänner vi tog med den ut i skogen för att få vara "brunte" för vedlassen. Det är också något av de klassiska testerna, när det gäller bruksmaskiner. Visst fann vi att med mindre kuperad terräng och inte alltför stora lassa så pinnar man på med den och drar hem vad man önskar till gården. Men ånyo vill vi peka på att man får hela tiden vara uppmärksam på i testen, motorstorlekar. För visst finns det en och annan som läser och har en bestämd uppfattning att en annan maskin är bra mycket bättre, men oftast brukar det då ligga stora motorstyrkeskillnader där. En 500 cc går inte att jämföra med en 700 cc.

Två eller fyra

Eftersom den här maskinen är avsedd för terrängkörning har man möjlighet att välja mellan två eller fyrhjulsdraft (är den vägreggad och utrustad med två- eller fyrhjulsdraft är maskinen helt låst till

Den större delen av reglagen sitter samlade här på vänster handtagssida. Längst upp: Reglaget som hålls inne för diffspärren, skjutreglaget för hel- och halvljus, stoppknapp (röd), startknapp (grön), blinkersreglaget, knapp för signalhorn och längst ned chockreglaget.

På andra sidan finns knappen för att på elektrisk väg välja mellan två- eller fyrhjulsdraft.



Till återförsäljaren kommer maskinerna med det mesta förmonterat.

Skruva på hjulen, fyll och ladda batteriet, skvätta i bränsle i tanken och sedan är det bara att köra.



att enbart driva på alla fyra hjulen samtidigt för att uppfylla lagkraven). Även om du har en knapp för att välja mellan de två alternativen hjälper det aldrig så mycket att du trycker på det ena eller andra valet, fyrhjulsdraften ligger alltid i på en som är vägreggad. Som vi påpekat vid tidigare körningar vi gjort är det en stor fördel att kunna välja mellan dessa två alternativ allt beroende på var man är och kör. Skall man ut i skogen skall det vara fyrhjulsdraftsmöjligheter vill vi påstå. Puttrar du runt hemma på gården räcker det säkert gott och väl med tvåhjulsväl. Ute i terrängen gäller det att med den här maskinen lägga vägvalet rätt, för att inte ställa till det och bli fast. Vi



Snygg display med redig information.

hade gärna sett att den haft större hjulvin-
kelutslag och fått bättre vändradie. Så man
får lära känna sin maskin innan man kör
slalom i skogen.

Maskinen har delad bakaxel, vilket är ett
stort plus för den och har en hyfsad bra fri-
gång.

Gediget arbete, bra passform

Tar man en titt på maskinen är det verkligen
ett välgjort arbete man ser. Plasten har en
mycket bra passform och allt är välbyggt.
Svetsfogarna är gedigna vilket också bor-
gar för ett gott arbete. Dessutom har den
faktiskt väldigt snygg design, främst föll vi
för den gula färgen som den här maskinen
har. Mycket bra manöverknappar, stora väl
placerade och lätta att arbeta med. Handta-
gen är stora och greppvänliga vilket behövs
på den här typen av motorfordon.

En titt på instrumenteringen finner man all
digital information samlad i en display. Här
läser du också av vilken växel som ligger i.
Rack har man fram och bak så där kan man
placera transportboxar av de slag man vill
ta med sig.

Intressant Kines

Detta är en mycket intressant Kines som
torde bli konkurrensmässig på markna-
den utifrån den riktpåskild på 64 900:-,
som man har för den. Bra och lättmanövr-
erad men när man åker ut i skogen skall
man vara noggrann med vägval. Gedigna
bromsar som ger en trygg körning, mycket
välgjort och snyggt konstruktionsarbete, ta

bara en titt på plasten. Dessutom har den en
mycket tilltalande design. Ta en titt ner på
högre skärmen där man snyggt och diskret
monterat manöverknappen för varnings-
blinkers. Den har det senaste modet vad gäl-
ler reglageinformation – digitalmätare. En
mycket intressant maskin, men som alltid
är det tiden som bedömer hur väl allt funk-
erade i det långa loppet. Reservdelshante-
ringen är frågor som direkt dyker upp när
det gäller Asien-tillverkade produkter. Hur
är det med det? Vi frågade ATV-Sweden
där man uppger att man har över 10 000
skilda delar i lager till de ATV-modeller de
saluför, så här skall det inte vara några svå-
righeter att få uppbackning när det behövs.
För behövs gör det alltid både en och två
gångar under en maskins livslängd.

■ carlivar.lidgren@atv-quad.se



*Infästning för redskap på kulan sitter
rätt öppet. På vissa maskiner får man
"krypa" långt in för att kunna häkta på
kulhandsken.*



ChunFeng Holding Group Co Ltd

Fabriken borta i Kina ChunFeng Holding Group Co Ltd startades upp 1989 och är ett privatägt företag. Företaget har åtta helägda dotterbolag och är delägare i ett antal där alla har med motor- scooter- motorcykel och ATV-tillverkning att göra. Där tillverkar man åtta olika fyrtaktsmotorer i storleksordning från 50 cc upp till 500 cc, som finns i den fyrhjuling vi nu testade. Detta är motorer som återfinns i ATV-fordon, Scootrar (tvåhjulingar) i motorcyklar m.fl. Men säger man att dess motor är välkänd bland många tillverkare i Kina så det får vi översätta med att de levererar motorer till andra tillverkare också. All utveckling och design sker vid den egna fabriken och man är noggrann med att ha ett fullsupporterat reservdelssystem. Förtaget har etablerat sig i alla världsdelar med uppbyggda distributionsnät för att kunna ge den bästa tänkbara service och support.

CFMOTO Allroad 500

Motor:	4-takt, SOHC
Antal cylindrar:	1 st
Cyl.volym:	493 cm ³
Effekt:	24 kW/7000 v/min
Max vrid:	36 Nm/5500 v/min
Förgasare:	Mikuni BSR36-89
Kylning:	Vätske
Startanordning:	El/Magnapull
Batteri:	- V
Generator:	25 Amp
Transmission:	Automat/CVT
Antal växlar:	H/L/B/P
Fyrhjulsdrift:	JA valbar+difflock
Fjädring, fram:	Dubbla A-armar
Fjädring, bak:	Dubbla A-armar
Bromsar, fram:	Dubbla skivor
Bromsar, bak:	Enkel skiva
Däck, fram:	AT 25x8x12
Däck, bak:	AT 25x10-12
Max. last,(kg)	fram: - bak: -
Max. totallast:	- kg
Max. släpvagnsvikt:	125 kg
Tankvolym:	19 l
Färger:	Gul eller röd
Vikt(torr):	342 kg

Hur välutrustad

Hastighetsmätare	JA
Trippmätare	JA
Vägmätare	JA
Varvräknare	NEJ
Choke	JA
Tempmätare/lampa	-
Bränslemätare El/Mek	EI
Oljetrycksmätare/lampa	-
Hel/halvljusindikering	JA
Backväxelindikator	JA
Neutrallägesindikator	JA
Växelindikator	JA
Indikering allhjulsdraft	JA
Backvarnare	NEJ
Tumvärmare	NEJ
Handtagsvärmare	NEJ
Klocka	-
Timräknare	-
12V Eluttag	JA
Startprimer	-
Signalhorn	JA
Blinkers	JA
Bromsljus	JA
Bränslekran	-
Draganordning	JA
Vinsch	Tillbehör
Huvudströmbrytare	-
Hjälmkrok	NEJ
Riktpris inkl. moms:	64 900:-

Generalagent: ATV Sweden
Web: www.atvsweden.se