

Fyrhjulsdriften fungerar bra, likaså
diffspärren, och som terrängfordon
utan släp har den inga större
problem att ta sig fram.



Det kinesiska hotet

Nu kommer de! Riktigt seriösa arbetsmaskiner med alla finesser du tidigare bara hittade hos etablerade märken. Men hur bra är det, och är billigt samma sak som prisvärt?

Text: Henrik Fitinghof
Foto: Linda Klang

CFMoto är knappast något känt eller etablerat märke. Samma fabrik tillverkar förmodligen flera andra atv-märken, något skotermärke och kanske plastbåtar eller någon annan sidoprodukt. Kort sagt så tillverkar kinesiska fabriker sånt som är lönsamt, oavsett vad det är för något. Och detta är givetvis en styrka jämfört med fabriker i resten av världen, som exempelvis ägs av en båttillverkare och därför bara tillverkar båtar.

Man samarbetar också med andra fabriker som kanske är duktiga på motorer, elektronik eller något annat som behövs. Men problemet har hela tiden varit att kinesiska fyrhjulingar, och många andra produkter, inte haft en genomtänkt design eller den kvalitet som behövs för att det ska fungera över en

längre tid. Så länge ett utländskt varumärke går in och bestämmer material, design och funktion fungerar det bra, men när de har försökt bygga egna produkter har de kopierat det som redan finns på marknaden och ofta missat någon viktig detalj eller haft för låg kvalitet på vissa bitar.

Och allt detta är givetvis ingen hemlighet. Men det har också varit kunskaper, som tillsammans med ett attraktivt pris gjort att många ändå köpt en fyrhjuling från Kina eller ett annat land i Fjärran Östern. Men nu börjar det inträffa som vi förutspådde för länge sedan. De kinesiska ingenjörerna är inte mer korkade än att de lär sig av sina misstag. Delar som inte fungerar byts ut, design förbättras och funktionen likaså. Och helt plötsligt står den



där, den riktigt konkurrenskraftiga arbetsmaskinen från Kina.

Känns igen

I det här fallet står det CFMoto Allroad 500 på fyrhjulingen, och även om det inte är något etablerat märke idag så har det definitivt alla möjligheter att bli det i framtiden. Vi snackar 500 kubik, delad bakaxel, fyrhjulsdrift med diffspärr och riktigt snygg design. Men... Det mesta är fortfarande kopierat rakt av, fast bra gjort om man säger så. Plasten är en blandning av gamla och nya Arctic-modellen, men sett från sidan tycker jag att den lånat väldigt mycket från Kodiak. Knappsystemet för fyrhjulsdrift och diffspärr är identiskt med det som sitter på Yamahas modeller, och man börjar fundera om det inte är samma underleverantör.

Bakaxeln skulle kunna komma från samma leverantör som Arctic Cat använder, eller varför inte Polaris, Yamaha eller någon av de andra. För tittar vi på de enskilda delarna är det svårt att se några direkta brister, tvärtom ser du att kunna komma från vilken av de etablerade tillverkarna som helst. Den har också växellåda med hög, låg, back och parkering, men saknar parkeringsbroms.

Allroad 500 är som alla maskiner från Fjärran Östern (vilket numera är synonymt med i princip hela Asien utom Japan) gatreggad, och man har gjort ett snyggt jobb när man integrerat blinkers i lyktinsatserna fram. Instrumenteringen är ovanligt stilren och snygg, samt innehåller allt man behöver. Bromsarna är tyvärr av den typ som måste sitta på den här typen av fyrhjulingar, nämligen EU-anpassad. Det är med andra ord fotbromsen som är huvudbroms och handbromsen fungerar därmed bara på bakhjulen, vilket är livsfarligt.

Efter en liten check på tekniska data inser vi också att man inte bara kopierat plaste från Arctic Cat, utan motorn verkar också vara i princip identisk med den Suzuki-motor som Arctic Cat använder. Vi fortsätter igenom listan på mått och annat och ser många likheter, men inget helt identiskt. Måhända är delar av Suzuki-motorn tillverkad i Kina, eller så har man bara valt den som förlaga. Men istället för lösningen med centrifugalkoppling och konstant



Det här blev lite väl tungt för Allroaden, som visserligen orkade utan problem men slirade lite på remmen.

drivande rem har man valt att använda variatorn som både växellåda och koppling, liksom Kawasaki, Polaris med flera.

Lite trög

Vi startar upp maskinen, som inte riktigt vill gå på tomgång. Det känns att den är helt ny, och nästan alla fyrhju-

lingar bär sig likadant åt oavsett märke på tanken. Med lite värme i delarna går den dock betydligt bättre och jag kör iväg längs vägen. Den uppför sig riktigt bra, även om den känns lite trög i lägre farter. Det kan ju bero på en ganska hög utväxling på högväxeln, och väl uppe i fart är det inga problem. Vaghållningen är bättre än på många

maskiner, men stötdämparna känns lite stumma. Inte direkt som att fjäderna är för hårda, utan som att själva stötdämparen är väldigt trög.

Jag åker hemöver och drar fram timmervagnen, som alltid har ett lass i beredskap. I med lågväxeln och iväg. Fjädringen klarar som sagt jobbet, men nu börjar jag inse varför den känns trög i accelerationen. Växellådan, som är ett variatorsystem, fungerar inte riktigt bra och ett fullt vedlass blir i tyngsta laget för Allroaden. Inte för att den inte klarar det, men hade jag hamnat i problem hade jag förmodligen bränt rem. Lösningen? Ja, enklast är att ta ett mindre lass.

När jag sedan testar terrängkörning utan vagn hittar jag en annan svaghet hos Allroad. Svängraden är inget vidare och jag får ta om flera gånger när jag trixar fram i svår terräng. Det är svårt att bygga en framvagn med hjuldrift och bra svängradie, det är bar att titta på jänkepicksisar. De höll väl på i 20-25 år innan de fick till något. En annan detalj som ställer till det är den delade bakaxeln som säkert stjälar väldigt mycket effekt. Uppgiven effekt är 24 kW, alltså 32 kusar, och det skulle kunna stämma om vi tänker oss att drivlinan stjälar en del effekt.

Prisvärd?

När vi åter kommer hem så är det dags för en kopp kaffe och summering. Detta är utan tvekan den bästa kinesmaskin jag kört, men det är också den dyraste. Förutom bra så är den också snygg och välbyggd. Inga konstiga vibrationer eller rasslande plastbitar. Inga sladdriga reglage eller konstiga ljud från motorn. De anmärkningar som finns är visserligen märkbara, men beroende på användningsområde

ändå hanterbara.

Det idealiska livet för en Allroad 500 är nog att gå på väg utan last den mesta delen av tiden och på vintern kanske gå med plogblad. Att koppla på en timmervagn ibland är inga problem, men välj körväg och lasta inte för tungt. Kör du sedan med en liten vagn som du lastar olika saker i är det nog inga problem.

Priset då? Ja med en prislapp på 65 000:- ligger den mellan 5000:- och 15 000:- under sina hårdaste konkurrenter. Kymco MXU 500 är exempelvis 15 000:- dyrare. Men stirra dig inte blind på prislappar utan fråga dig istället vad du behöver. Samma regel gäller fortfarande, och det är att du får vad du betalar för. Visst finns det enstaka undantag, men det är huvudregeln. Vill du ha en billig fyrhjulning med fyrhjuldrift, diffspärr och lågväxel är nog det här den billigaste du kan hitta. Prisvärd? Det beror på vad du tänker använda den till.

Svängraden är enorm på Allroad 500 och något som hämmar den i knixiga situationer.



Hade det inte varit för klistermärkena hade det kunnat vara en fyrhjulning från vilken etablerad tillverkare som helst.



Snygg "kofångare" och integrerade blinkers gör Allroad 500 till en snygg maskin, men visst har den lånat former från Arctic Cat.

Yamahs knappsystäm för fyrhjuldrift och diffspärr är populärt bland andra tillverkare. Välgjord instrumentering och bra körställning.



Bra formgivning, delad bakaxel och dragkrok. Visst är det en seriös fyrhjulning!



CFMoto Allroad 500

Motor

Typ:	1-cylindrig, vätskekyld, 4-takt, SOHC
Volym:	493 cc
Borming/slag:	87,5 x 82 mm
Bränslesystem:	Kehin 36 mm
Smörjning:	Torrslump
Generator:	25 Amp
Tändning:	CDI
Uppg effekt/varv:	24 kW/7000
Uppg vrid/varv:	36 Nm/5500
Start:	Elstart/magnapull
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Back, parkering
Koppling:	Direkt drift variator
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjuldrift, diffspärr fram
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Enkel hydraulisk skivbroms

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram:	-- mm
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak:	-- mm
Spårvidd:	-- mm
Hjulbas:	1280 mm
Sitthöjd:	900 mm
Markfrigång:	290 mm
Längd:	2116 mm
Bredd:	1175 mm
Höjd:	1244 mm
Däck fram:	25 x 8 / 12
Däck bak:	25 x 10 / 12
Uppgiven vikt torr:	336 kg
Tankvolym:	19 liter

Att äga

Pris:	64 900:-
Färg:	Röd eller gul
Generalagent:	ATV Sweden

SYM
Engineered for Life

CHALLENGER

www.mecab.nu

KOLPIN
ALL-TERRAIN INNOVATION

Ljusramp Universal

Kolpin utvecklar och tillverkar smarta lösningar för ATV-maskiner och det här är bara ett av många tillbehör. Du hittar dem nu hos Sveriges ATV-handlare.

www.Duells.se.no.dk

Hans Eriksson AB
0581-310 95
hanseriksson.se

FYRHJULINGAR
tillbehör & reservdelar.

POLARIS The Way Out.
YAMAHA
Duells
KYMCO Better Than Ever!
WARN

AVESTA-VAGNEN

S:a Bangatan 9 718 30 Frövi telen: 0581-31095 www.hanseriksson.se

POLARIS
The Way Out.

Haralds
BÅTAR AB

Hugo Hedströmsväg 18 781 72 Borlänge
Tfn: 0243-13019
www.haraldsbatar.se