

# МАЛЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ НАБОР

CFMOTO 650TK  
2015 / 649 см<sup>3</sup> / 61,2 л.с. / 229 кг  
**395 000 ₽**

ТЕКСТ Рона ДЖЕРЕМИ  
ФОТО Александра БАТЫРУ

**Копия Kawasaki ER-6н, показанная CFMOTO несколько лет назад, у нас прижилась. Логично, что по образцу первоисточника на этой платформе обязаны были вырасти кроссовер, круизер или как минимум одетая версия F, но китайцы решили всех удивить.**



⚠ Приборная панель с аналоговыми шкалами и небольшим монохромным дисплеем выглядит устаревшей, но ослепительное сияние контрольных ламп заставляет закрыть глаза на дизайн. Если уменьшить их яркость вдвое, то окажется, что вся информация неплохо считывается на ходу, а привыкать придется лишь к странным иконкам.



За что я всегда недолюбливал китайцев? Да за то, что вместо нормальных компонентов они прикрутят десяток ненужных лампочек, поставят отвратительную музыку и приклеят пару новых хромированных буквочек, отклеивающихся при первой же мойке. Новый CFMOTO

650TK, попавший к нам на тест, разорвал мои стереотипы в клочья. Чем?

Поразительно, но вместо того чтобы слепить на базе 650NK (по сути, копии предыдущего поколения «ерша») просто капотированную версию или, гулять так гулять, слизать старый Versys,



китайцы решили создать нечто свое. Понятно, что «свое» – плохо лежавший дизайн Pan European, но даже за попытку скрестить этого ежа с ужом можно поднять большой палец вверх, а за успешную – так вообще похлопать. Облик мотоцикла абсолютно гармоничен, силуэт радует глаз, и даже светотехника, пусть и довольно кичливая, не вызывает отвращения и не выглядит «китайщиной».

К слову, во внутрикитайском исполнении, работающем в тамошнем почетном эскорте, этот же мотоцикл выглядит еще круче: его физиономия срисована с предыдущего поколения BMW R1200RT, с двумя стильными ноздрями под фарой. Но, видимо, из-за опасений промазать мимо наших вкусов, а может, решив избежать претензий со стороны баварцев, завозить аппараты на наш рынок стали с мордашками поскромнее.

Ну нет, не смогли удержаться от соблазна обклеить такую машину странными ломаящими пропорции «молниями»! И снова мимо: графика, щедро нанесенная на аппарат – творчество российского ди-

лера, с конвейера мотоцикл выкатывается в абсолютно привычном европейскому глазу виде, без надписей и черно-оранжевых стрел. А вот приличные колеса Continental Sport Attak 2, напротив, установлены на заводе. И это удивительно, ибо раньше при покупке мотоцикла из Поднебесной (за исключением разве что Benelli 600), всегда приходилось заменять «пластмассовый» ноу-нейм местного розлива нормальными покрышками – это являлось обязательным условием безопасной езды.

Первые секунды в седле – снова шок. Эргономика заточена под нормального европейца, седло и клипоны посажены высоко, а спина заметно наклонена вперед. Даже с ростом за метр девяносто тут просторно, чего уж говорить о пилотах пониже. Последним, к слову, седло может показаться даже слишком высоким, но до регулировки высоты подушки китайцы пока не доросли, поэтому придется либо смиряться, либо занижать аппарат, сокращая дорожный просвет, распуская преднатяг пружины моноамортиза-



⬆️ Короткий глушитель, окрашенный черной матовой краской, спасает лишь то, что на фоне черного пластика и шасси он не очень заметен – кажется, демонстрация этого «конца» прохожим вполне может потянуть на десять суток за мелкое хулиганство.

тора и поднимая перья в траверсах.

Хороши и вписанные в обтекатель зеркала. Обзорность отличная, вылет чуть шире боковых кофров, уголки которых попадают в зону видимости, благодаря чему в междурядье широкая задница не доставляет ни малейшего неудобства. Единственным недостатком назвать можно лишь то, что посажены зеркала ниже рукояток руля и никак не защищают руки пилота от набегающего воздушного потока.

Еще минус – отсутствие регулировки высоты ветрового

стекла. Зато штатные багажные емкости внушают: бардачки, один из которых запирается ключом, одновременно вмещают в себя телефон, пару пачек сигарет, перчатки и еще кучу всего, а в каждый из боковых кофров при желании можно положить по полноценному шлему-интегралу! И это при наличии довольно внушительной площадки под центральный кофр.

Порадовало и внимание к фурнитуре: грузики руля выглядят более чем солидно, рычаги сцепления и переднего тормоза регулируются,



➡️ Запираются боковые кофры трижды: замки с небольшими ручками дополнены парой защелок с каждой стороны. Перестраховываются? Возможно, но внезапно такой «сим-сим» точно не откроется. Жаль, что быстрого съема пары боковых чемоданов не предусмотрено...



⬆️ Пробка бака напоминает ту, что Honda устанавливала на десятки своих моделей – удобную и симпатичную.

а последний – еще и с выносным бачком. Подножки, педали, пульта – придаться не к чему! А вот приборная панель происхождения машины выдает с головой: шкалы аналогового спидометра и тахометра выглядят примитивно, контрольные лампы горят столь ярко, что им хочется моргнуть дальним в ответ, а на поле индикатора FI запросто разместились бы небольшой дисплей. Вдобавок CFMOTO продолжает переиначивать общепринятые иконки, обозначая давление масла «каплей», а символ «Р» – откинутую боковую подставку. Последняя, к слову, и является главным просчетом в эргономике: выдвигать ее чертовски неудобно, приходится отодвигать сапог аж за подножку, при этом стараясь не задеть педаль КП.

А вот на ходу далеко от «базового» 650NK уйти не удалось: рост массы и смена назначения мотоцикла сказались на динамике. Шестидесят одна лошадь, вкупе с равномерно размазанным во всему диапазону оборотов крутящим моментом, не поражает вообра-

жение, но позволяет бодро разогнаться даже с пассажиром, укладывая стрелку спидометра за отметку в явно виртуальные 200 км/ч. Коробка работает идеально четко, переключения мягкие, передаточные числа, подобранные еще японцами, не вызывают вопросов.

А вот от тормозов и подвесок я ожидаю большего. Эффективность пары плавающих 2-поршневых скоб, с легкостью задирающих мотоцикл в стоппи, радует, а вот обратная связь, даже при наличии «арматуры», никакая, как и сзади. Именно поэтому тормозить приходится заранее и с излишней осторожностью, которой можно будет пренебречь на аппаратах нынешнего модельного года, оснащенных штатной ABS. Подвески... Нет, не плохие, но для туристической машины амортизаторам категорически не хватает как жесткости, так и возможности регулировки, что особенно остро ощущается на больших скоростях, когда появляется намек на раскачку.



⬆️ Фары головного света с тусклыми полосками ходовых огней выглядят неплохо, а вот светят посредственно, вдобавок на ближний работает лишь одна лампа, а вторая, такая же, но направленная выше, присоединяется лишь с включением дальнего.

⬅️ Светодиодный поворотник, интегрированный в корпус зеркала, – одно из многих стильных решений, позаимствованных у топовых «туристов».





## CFMOTO 650TK

данные производителя

### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2015
Сухая масса, кг	229
Длина × ширина × высота, мм	2145×820×1290
Высота по седлу, мм	795
База, мм	1415
Дорожный просвет, мм	140
Объем бензобака, л	17,5

### ДВИГАТЕЛЬ

ТИП	R2, 4T
ГРМ	ДОНС, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	649,3
Макс. мощность, л.с. при об/мин	61,2/9000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	56/7000
Система питания	впрыск
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

### ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепь

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Задняя подвеска	маятниковая с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой, регулировка преднатяга пружины
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	два диска, 2-поршневые плавающие скобы
Задний тормоз	диск, 1-поршневая скоба
Колеса	литые
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	160/60-17

Замечу, что в поворотах игривое шасси туристу идет куда больше, нежели родстеру: не самые толстые трубы перьев, а с ними и стальная рама и стальной же маятник с трудом переваривают ощущение возросшую массу аппарата. «Си-эф» стабилен в наклоне, но до определенного предела, за которым мотоцикл еле ощутимо пытается распрямить траекторию – напирать не напрягает, но и открывать дроссельную заслонку на всю уже не хочется, как и мечтать о прохвате по крутому серпантину. А вот с вояжами по прямым – напротив. Ветрозащита на высоте, вет-



Тормозная машинка, рычаги тормоза и сцепления, педали и подножки, даже грузики руля – все выполнено с нетипичным вниманием и аккуратностью.



ровое стекло обрезает набегающий поток на уровне плеч, и за рулем вполне комфортно. А что еще должно включать в себя малый туристический набор? ●

Мотоцикл предоставлен на тест компанией «Мотоцентр Гризли СВ», официальным дилером «АВМ-ТРЕЙД», экипировка – компанией DRIVE BIKE.

**Кажется, мотоциклетная промышленность Поднебесной выходит на новый уровень: уже приемлемая кубатура, приличное качество, появляющийся вкус к мелочам, кажется, вот-вот, и CFMOTO сможет на равных конкурировать с тайваньцами и японцами. Вдобавок концепция среднекубатурного «туриста» наверняка окажется привлекательной, но успех ее в нашей стране будет зависеть еще и от цены, растущей вслед за качеством.**



## Новая серия ATV лебедок «TERRA»

- ▶ Синтетические и стальные тросы
- ▶ Тяговые усилия 2500, 3500 и 4500 lbs



## Стальные сверхмощные шестерни

TERRA



обычная лебедка\*

## Надежный стальной барабан для синтетического троса

TERRA



обычная лебедка\*

## Электродвигатель с увеличенным ресурсом

TERRA



обычная лебедка\*

\*Обычная лебедка — продукция, выпускаемая и продаваемая без зарегистрированной торговой марки.

Более подробная информация о продукции и точках продаж на сайте:

**WWW.SUPERWINCH.RU**

Приглашаем к сотрудничеству магазины и установочные центры:

**info@superwinch.ru**