



СОЗДАН, ЧТОБЫ ПОКОРЯТЬ!

ПРИМЕРНО ТАКИЕ МЫСЛИ ПРИШЛИ МНЕ В ГОЛОВУ, КОГДА Я ОКАЗАЛСЯ ЗА РУЛЕМ НОВИНКИ ОТ CFMOTO, НО ВСЕ ПО ПОРЯДКУ!

Текст: Евгений Ковалев; Фото: Карина Бобрикова

Этим летом одна из ведущих квадроциклетных компаний представила абсолютно новый SSV – ZFORCE 1000 Sport EPS. Этот мотовездеход не имеет аналогов в модельном ряду CFMOTO и был создан практически с чистого листа.

Первое, что привлекает взгляд, – футуристический дизайн. Квадроцикл выглядит, как межгалактический снаряд из фантастического фильма. Такому восприятию способствуют его общая лаконичность и прозрачная конструкция, которая к тому же создает впечатлительные надежные. Отдельно отмечу диодную головную оптику и задние фонари. Тут разработчики из Поднебесной превзошли сами себя: такой технологичной и внушительной по размеру оптикой может похвастаться не всякий автопроизводитель, не говоря уже о производителях техники для активного отдыха. Радует, что оптика не только эффективна, но и на 80% эффективнее старых галогеновых фар. В полной мере про-

тестировать свет мне не удалось – вечера сейчас на западе светлые, но то, как они работали в условиях леса, меня вполне устроило.

Пришло время проверить новинку в действии. Первое, с чем часто возникают проблемы, это комфорт размещения за рулем, ведь это не автомобиль, где есть множество регулировок, и зачастую сидеть в SSV не очень удобно. В CFMOTO ZFORCE 1000 Sport EPS мне удалось удобно устроиться за считанные секунды, новинка оснащена эргономичными сиденьями с продольной регулировкой в 91 мм и регулируемой рулевой колонкой по углу наклона. С моим ростом в 187 см мне пришлось отодвинуть сиденье в крайнее положение, поэтому уверен, что водителям ниже меня будет еще комфортнее.

Обзор хороший, ничего не мешает, складные боковые зеркала имеют внушительные размеры, но лично мне это даже понравилось – обзор только выи-

грывает. Безопасность нового мотовездехода обеспечивают силовой каркас и 5-точечные ремни безопасности в сочетании с боковыми дверьми, что крайне важно для такой техники.

Что могу сказать о салоне. Вполне обычный набор кнопок управления светом, поворотниками и режимами работы трансмиссии. Но есть одна кнопка, которой до этого не было ни на одной модели техники CFMOTO, – кнопка выбора режимов работы двигателя ECO/SPORT. Она переключает SSV с режима туриста на спортивный драйвовый вариант, что и дало название новинке.

ZFORCE 1000 Sport EPS оснащен V-образным двухцилиндровым двигателем, который выдает 78 Н крутящего момента и более 80 л/с при максимальной скорости в 120 км/ч! Очень достойные показатели, а главное – достаточные для получения огромного удовольствия от управления новым мотовездеходом. Дополняет отличную работу двигателя ка-



надский вариатор CVTech новой конструкции, эффективно передающий весь крутящий момент от двигателя к трансмиссии. Все это буквально срывает CFORCE 1000 Sport EPS с места, а дальше – полный улет!

Управление мотовездеходом легкое, четкое и уверенное. Как он ввинчивается в повороты, это просто кайф! Тяга мотора постоянна на всем диапазоне оборотов, рулевое управление с системой EPS очень легкое и отлично демпфирует удары в руль, когда на высокой скорости наезжаешь на препятствие. И конечно же, работа подвески на высоте! На новом CFORCE 1000 Sport EPS абсолютно новая архитектура рамы, изготовленной из хромомолибденовой стали, что увеличило ее жесткость на 10% и уменьшило вес на 15%. Новая конструкция трансмиссии включает в себя двойные А-образные рычаги спереди с ходом в 290 мм и абсолютно новую многорычажную подвеску на продольных рычагах сзади с внушительными ходами в 395 мм. Добавим сюда дорожный просвет в 340 мм и получаем полную уверенность в том, что эта техника преодолеет любое бездорожье.

Амортизаторы на модели установлены газомасляные с выносными резервуарами, увеличенными рабочими ходами и прогрессивными характеристиками сжатия пружин, позволяющие регулировать степь сжатия и отбоя индивидуально. Я же воспользовался стандартными заводскими регулировками, и мне было комфортно, работы подвески хва-

тало. Какой-то специальной трассы у нас не было, мы ездили в той среде, в которой и эксплуатируется данная техника: лесные и проселочные дороги, небольшая лесовозная колея. В болота мы не полезли, да и не для них эта техника, но если вам очень хочется полного бездорожья, то наличие мощной лебедки добавляет уверенности, что вечером вы точно будете ужинать дома, а не в лесу. Еще очень понравилась внедорожная резина STAG. Заявлена она как универсальная, но, по моему мнению, она все же больше для жестких грунтов. В размере 29 дюймов с диском на 14 дюймов она уверенно держит дорогу, позволяя контролировать прохождение поворотов без каких-либо проблем и усилий. Вообще, езда на CFMOTO CFORCE 1000 Sport EPS приятно удивила, никак не думал, что такой класс техники может быть настолько комфортным.

Возвращаясь к салону, расскажу о приборной панели. Она тут цветная с матрицей TFT и функцией Bluetooth. Из интересного: автоматическое переключение светлой и темной темы в зависимости от освещенности окружающей среды и то, как меняется визуализация панели в зависимости от режима движения ECO и SPORT. Все как в какой-нибудь игре или гоночном симуляторе. Заводская комплектация у CFMOTO CFORCE 1000 Sport EPS богатая уже в базе: Все, о чем шла речь, входит в богатую штатную комплектацию. Помимо этого, на заводе установлен фаркоп, гелевый аккумулятор повышенной емкости

и влагозащищенные (IP68) соединительные элементы проводки производства Sumitomo (Япония).

Еще один балл от меня достается за хорошую ветрозащиту благодаря низкому лобовому стеклу, которое отсекает набегающий поток воздуха, а наличие пластиковой крыши дает защиту не только от погодных явлений, но и еще от веток и всего того, что может прилететь с дороги.

Цена нового CFMOTO CFORCE 1000 Sport EPS – 1 495 000 рублей. Это, конечно, не мало, но если посмотреть на использованные технологии и цены конкурентов, он действительно стоит своих денег.

cfmoto.ru

