

CF MOTO U FORCE 550 EFI

IMPONERANDE BUDGET-UTV



Det kanske största problemet med en UTV brukar vara priset.

TEXT STEFAN SUND BILD MATTIAS KLOCKAR

Det senaste tillskottet i CF MOTO:s UTV-sortiment är U Force 550 som lanserades i början av året. Beteckningen kan luras lite då det faktiskt inte alls handlar om en 550 kubik stor motor utan en på 495 kubik. Detta gör man antagligen för att den nya modellen ska skilja sig helt från den tidigare 500-kubikaren då det handlar om en helt ny maskin.

BRA EFFEKT

Motorn är alltså på 495 kubik rymmandes i en cylinder, i toppen hittar man fyra ventiler och SOHC. För att säkerställa kallstarter och alltid få rätt mängd bränsle till cylindern, oavsett väder och höjd, är den utrustad med ett EFI-system från Delphi. Detta ger en maxeffekt på nästan 40 hästar i ostrypat utförande. U Force säljs som terrängreggad men kan även fås som vägregistrerad med allt vad det innebär. Den insprutade motorn upplevs förvånansvärt pigg med tanke på att maskinen ändå väger sin kilon, närmare bestämt 590 stycken. Men helt uppenbart är det att man klarar sig utmärkt med 40 hästar och behovet av en större motor finns nog bara ur en ren nöjessynpunkt, för särskilt busig upplevde vi inte att karaktären var hos 500:an.

Svänggraden är ganska så rejäl, 6,54 meter, så att baxa runt den i skogen kräver lite planering i körningen. Att den även mäter nästan tre meter i längd gör sitt till när det gäller framkomligheten. Men det är såna saker man får leva med om man väljer en UTV framför en ATV då detta är nackdelen med dessa fordon. Men sedan finns det ganska många fördelar med en UTV också, som att man åker minst två på ett bekvämt sätt, har gott om plats för saker både i kupén och bak på flaket. Finns det sedan bara lite svängrum är framkomligheten minst lika god som med en ATV och så sitter man även betydligt säkrare i UTV:n.

UTRUSTNING

Om vi ska prata om just den här UTV:n, för det ska vi ju, så är nog den stora grejen att det känns som man får mer än vad man betalar för! Detta gäller allt från teknik, kvalitetskänsla till utrustning. Man sitter ganska högt placerad som förare vilket inte direkt ger några nackdelar, utan istället gör att översikten över fordonet bli utmärkt. Även om de justerbara stolarna är ganska enkla är dom både sköna med ett okej sidostöd. Designmässigt har U Force snygga LED-bakljus och dessutom en liten LED-list under framlyktorna. Flaket som utrustats med en gasfjäder faller man enkelt med ett handtag på vardera sida om flaket, precis som normalt på en UTV. Måttet på flaket är 80x120x30 centimeter, vilket betyder att en europapall ska passa som handen i handsken.



En trevlig interiör med skön ratt och okej stolar.



Dörrar är standard men ganska låga, så ibland är det lite fippligt att komma åt handtaget inifrån.



Tack vare en lite hårdare fjädringsset-up går U Force bra på vägen.





Den nästan 40 hästar starka motorn fungerar utmärkt till arbete, men visst hade man önskat mer kraft för lite bus.

Bakom de fyrekrade aluminiumfälgarna på 14 tum sitter det hydrauliska skivbromsar runt om med hålborrade bromsskivor. Visst, hålborrade skivor kanske kan verka som överkill och är säkert mest en gimmick, men gör faktiskt sitt när det gäller helheten. Nödvändiga och ibland livsviktiga saker som vinsch och dragkula är också det standard på U Force 550. Det enda vi skulle köpa till på den här maskinen är ett tak och rutan, även om det oftast innebär en högre ljudnivå.

ATT KÖRA

Vi vet att motorn ger den kraft man i de flesta fall behöver och dessutom går maskinen bra i terrängen. Markfrigången uppges till goda 28 centimeter och med förspänningen på näst mjukaste läge fick vi 24 centimeter, så möjligen att det stämmer. Just markfrigången är något man alltid vill ha mer av då det inte finns något värre än att stå och tveka framför en sten eller stubbe och inte veta om man tar sig över utan att skrapa i hela underredet. Naturligtvis finns

det en gräns där en bra markfrigång övergår till något negativt för våghållningen och ibland drivaxlarna. Men så är det med nästan allt, det gäller att hitta en gyllene medelväg i sina val, även när man konstruerar en UTV.

Nedför har man hjälp av motorbromsen som fungerar bra trots att det inte är något aktivt system som tar hand om branterna likt det på till exempel Polaris. Uppför branterna kommer man tack vare en stark motor kopplad till en valbar fyrhjulsdraft med elektronisk diffspärr för framhjulen. Med lågväxel i knatar maskinen på väldigt bra även i svårare terräng. Trots att förspänningen står mjukt ställd upplevs den ganska fast i fjädringen utan att för den skull vara obekväm. Däremot skulle den kunna vara ännu mjukare för att följa terrängen ännu bättre, men så var det ju det där med den gyllene medelvägen, hade den varit mjukare hade vägegenskaperna blivit lidande. För som det är nu känns den säker och följsam på vägen och är inte alls i behov av några mjukare fjädrar.



Snygga aluminiumfälgar tillsammans med hålborrade skivor förhöjer hela intrycket.



Både ruta och tak kan vara bra tillbehör att skaffa.



Markfrigången är helt okej på 28 cm, även om vi mätte upp 24 cm med en mjukare förspänning.

Även CVT-lådan, eller variatorerna som vi brukar säga, är väl avstämda för att matcha motorn i kombination med maskinens vikt. Växellådan fungerar okej med tanke på att detta är en tidig prototypmaskin vi kör, men vi hade dock problem att få i lågväxeln i vissa situationer. Detta är något som alltså borde vara borta på de produktionsklara maskinerna, men kanske ändå värt att hålla ett extra öga på.

SUMMERING

Detalj känslan i allt från LED-lysen, burens, hålborrade skivor till designen imponerar stort med tanke på priset, ja faktiskt även om man bortser från priset. Men det är som alltid, vid ett nytest kan man inte se in i framtiden och säga så mycket om kvaliteten, men känslan är ändå mycket god. Att välja U Force med en 800 V-twin under huven kanske är roligare men frågan är om det är värt priset? Oavsett tycker vi att det är läge att provköra själv innan man fäller avgörandet. Att man dessutom får garanti på tre år om man väljer att köpa nytt är inte illa. 🐾



Flaket fälls enkelt och vinkeln är mycket bra.



Måttet på flaket är 80x120x30 centimeter, vilket rymmer en europapall.



Givetvis är dragkrok standard på U Force.





Det digitala instrumentet känner vi igen, här placerat i mitten av instrumentbrädan.



Fram under huven sitter batteriet och påfyllningen av kylarvätska.



Trots en ganska mjuk förspänning är den åt det hårda hållet i fjädringen.



Motor

Typ:	1-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm ³ :	495
Borrning/slag mm:	91x76.2
Bränslesystem:	EFI Delphi
Smörjning:	Våtsump
Generator:	--
Tändning:	ECU
Uppg. effekt/varv:	38Hk@6300
Uppg. vrid/varv:	43Nm@5800
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Back, Neutral, Parkering
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjulsdrift, diffspärr
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	--
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	--
Hjulbas mm:	1830
Sitthöjd mm:	445
Markfrigång mm:	280
LxBxH mm:	2980x1430x 1885
Däck fram:	26x9 / 14
Däck bak:	26x11 / 14
Tjänstevikt kg:	590
Tankvolym liter:	26
Svängradie m:	6,54

Att äga

Pris:	89.900:-
Färg:	Svart, Blå
Generalagent:	ATV Sweden, www.cfmoto.se

Registreringsform

Väg / Terräng

Utrustning

Servo:	--
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffås:	✓
Start El / Manuell:	✓ / --
Växellåda Aut. / Man:	✓ / --
Insprutning:	✓
Dragkrok:	✓
Vinsch fram / bak:	✓ / --
12V-uttag:	✓
Instrumentering Analog / Digital:	-- / ✓
Fälgar stål / alu:	-- / ✓
Skyddsbåge fram / bak:	✓ / --
Lastrack fram / bak:	✓ / ✓
Hasplåt plast / alu:	✓ / --
A-armsskydd fram / bak:	✓ / ✓
Handskydd:	--
Skärmbreddare:	✓
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspärr:	-- / --
Passagerare:	✓
Ryggstöd:	✓
Handtagsvärme:	--
Lastflak:	✓
Säkerhetsbälte:	✓
Dörrar:	✓
Vindruta:	--
Tak:	--
Skyddsnät:	--