

CFMOTO C-FORCE 450 EFI EPS



Liten, smidig och snygg.

TEXT STEFAN SUND | BILD BJÖRN FRISTRÖM

CFMoto fortsätter på inslagen väg och det nya designspråket sprider sig till allt fler modeller. Senast i raden av att få den nya kostymen är C-Force 450.

SNYGG TRAKTOR

Den tilltalande designen känner man bland annat igen från UTV-modellerna, men kanske framförallt från C-Force 550 som vi körde förra året. Men här är det inte bara motorn som är mindre, det gäller faktiskt hela hjulingen. Trots att de är väldigt lika varandra så skiljer alltså alla mått, vilket även inkluderar markfrigången som hos 450:in mäter c:a 25 centimeter. Men trots att den är något mindre så har man samma höjd på dynan och styret är endast något

lägre, så ergonomin är väldigt lika maskinerna emellan.

Nytt för flera av CFMotos modeller är att dom även går att få som T3. Detta gör att man nu kan välja mellan tre olika registreringsformer på sin 450, dessutom till en bra peng då traktorregistreringen endast kostar 4.000 kronor extra och vägregistrerat kostar 2.000 kronor extra jämfört med en terrängregistrerad C-Force 450.

Den tar även efter 550:in när det gäller att vara dekaltrimmad med 50 kubik extra, orsaken till att man gör så är oklar, men antagligen passar det bättre på vårans marknad eller är det så att det helt enkelt passar bättre i CFMotos utbud för att man

enklare ska kunna skilja maskinerna åt, och man är ju inte direkt ensamma om att göra så heller. Precis som hos storebror är det inte bara det yttre som är nytt på 450:in utan även saker som motor och växellåda är nyutvecklat. Här delar man faktisk botten delen av motorn med 550:in. Och den är naturligtvis utrustad med EFI från Delphi för att alltid starta och gå jämnt och fint oavsett väder. I ren effekt skiljer det inte heller mer än sju hästar trots 95 kubik i handikapp, men det ser däremot ut som kubiken gör större skillnad när det gäller vridet.

MER LIKHETER

På 550-modellen tyckte vi om draget i motorn och även hur växellådan fungerade, här skiljer sig inte 450:in mycket då även den har en mycket trevlig motor. Likt 550:in är känslan i alla detaljer mycket bra och den



Man kommer långt med endast 400 kubik men det finns lägen då lågväxeln är nödvändig.



Några 199 km/h såg vi aldrig när vi körde även om motorn upplevdes som pigg.



Både fram och bak är den utrustad med stora stabila lastrack.



Naturligtvis har man en dragkula monterad som original.

känns väl ihopskruvad. Man sitter bra på dynan som nog är lite mjukare än på storebror och fotholkarna ger bra med fäste och utrymme åt fötterna. Saker som reglage och mätare sitter där det ska och man känner sig som hemma direkt. Det som tar ett tag att vänja sig vid är avsaknaden av ett bromshandtag på vänster sida och det var mer än en gång som vi greppade efter något som inte fanns.

Maskinen vi kört är en välutrustad 450 med servostyrning, men det finns också en modell utan detta hjälpmedel om så önskas. Den var även av kort modell avsedd för en person, den finns även som längre variant gjord för två. På vägen känns den mycket stabil och faktiskt så upplever jag den som större än vad den är, mycket tack vare den stabilitet som finns. Vi kan konstatera att stötdämparna trots att dom står mjukt på förspänningen är ganska hårt ställda. När vägen blir lite mer kuperad och knölig blir det ändå inte slagigt på något sätt utan dämparna jobbar som det är tänkt och styrservot hjälper till att svälja ojämnheter och slagen i styret. Detta är en servostyrning som hjälper till väldigt mycket redan från stillastående, ändå förtar den inte speciellt mycket av körkänslan när man kommer upp i fart. Som landsvägsmaskin fungerar således både stötdämparna och servostyrningen mycket bra och så även motorn som är med på noterna och levererar tillfredsställande med effekt.

SMIDIG

Vi mätte upp 4,25 meter i svängradie vilket är mer än två meter bättre än vad den långa varianten av 550:in fick när vi mätte den, således en mycket bra siffra. Den är alltså väldigt smidig i skogen tack vare sina mindre ytermått, lätta styrning och fina svängradie. Markfrigången mätte vi upp till 24 centimeter vilket är en centimeter sämre än vad tillverkaren anger, vilket kan förklaras med att förspänningen stod löst ställd. Denna siffra placerar C-Force 450 på nedre halvan av de maskiner vi testat, men tillsammans med flera maskiner av samma storlek både vad det gäller ytermått och motor. Visst händer det ibland att man önskar sig högre markfrigång, men då maskinen är så pass smidig är det oftast enkelt att hitta en väg runt hindren om de skulle vara för stora.

Om man har tänkt att arbeta tungt med sin 450 så får man vara beredd på att använda lågväxeln för det mesta då det känns som att det kan bli tungt för motor och variator med högväxeln i, den blir nästan som en överväxel i det sammanhanget. Något som fungerar ypperligt vid tungt arbete är motorbromsen som ser till att nedförsbackarna tas lugnt och fint utan dramatik, även här med lågväxeln vald.

När vi ändå är inne på växellådan så upplevde vi vissa problem att både lägga i och få ur backväxeln när den hängt sig lite på en annan växel. Det är möjligt att detta rättar till sig efter en ordentlig inkörning



Maskinen är väldigt smidig med lätt styrning och tigt svängradie och motorbromsen fungerar utmärkt.



Vi upplevde maskinen som tyst i alla lägen och uppmätte 80dB vid 3000 varv.



Vi gillar denna dyna bättre än 550:ins då den inte är lika hård.



Fotbrädorna är rymliga och ger bra med fäste åt fötterna.

Det är en riktigt snygg fyrhjuling och vi gillar att man använder sig av ett eget designspråk istället för att kopiera.



Bakom bromslyset hittar man ett förvaringsfack.



På denna modell av 450:in satt det snygga aluminiumfälgar.



Trots att måtten pekar på att den handlar om en mindre fyrhjuling upplevs den inte så tack vare sin ergonomiska utformning.



Dämparsetupen fungerar bra efter vägen och även helt okej i terrängen.



Trots en ganska stark styrservo så förtar den inte körglädjen hos maskinen.



Markfrigången tillhör kanske inte de bästa vilket den kommer undan med tack vare sin smidighet.



Lådan fungerade bra med en lagom låg lågväxel, men det hände att det var problem att få i och ur backen.



Vi gillade alla reglage men har svårt att vänja oss vid att man inte har någon broms på vänster sida.

efter konstens alla regler men ändå ett litet störningsmoment på en annars så fin maskin.

HÖGT ELLER LÅGT?

Det är väldigt enkelt att dosera effekten med tummen då den smyger iväg väldigt snabbt från start om man nu inte håller stumt, mycket lättkört med andra ord och bra i variatorn. Något som var lite överraskande var att den vid tomgång fick ett värde på 76dB och då tyckte jag att den var väldigt tyst! Den lät alltså lika mycket som HiSun Sector 750 som jag tycker låter mycket, upplevs olika ljud olika störande av hjärnan kanske? Ungefär som dansbandsmusik kontra hårdrock, ja ni får avgöra själva vilket som är mest störande. När motorn varvas upp känner man direkt vilken jämn och fin gång motorn har, vilket också visar sig på

ljudmätaren som står på låga 80dB precis som Arctic Cats 550. Det hela kanske enkelt kan förklaras med att 450:in har högre tomgång än vad HiSun 750 har?

SUMMERING

Denna modell har redan gjort succé och är en värdig arvtagare till Allroad 500 med sin nya teknik och fördelaktiga pris. Detta är helt klart en av de piggaste 400-kubikare vi testat så valet mellan denna och den större modellen är svårt. Känner man att det mest kommer bli tungt skogsarbete kanske man ska gå på en större motor annars tycker vi nog att 450:in klarar det mesta. Man kan lugnt konstatera att man får väldigt mycket fyrhjuling för pengarna i denna maskin, den har ju servo, alu-hjul, vinsch, drag och alla andra självklara tekniska saker som en fyrhjuling ska ha.

Motor

Typ:	Vätskekyld, 1 cylindrig, 4-takt, SOHC
Volym cm³:	400
Borrning/slag mm:	91x61,5
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Våtsump
Generator:	-
Tändning:	ECU
Uppg. effekt/varv:	32Hk@7200
Uppg. vrid/varv:	35Nm@5900
Transmission:	Automatisk
Växellåda:	Hög, låg, neutral, back och parkering
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	2WD/4WD, diffspärr
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydraulisk skivbroms

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	-
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	-
Hjulbas mm:	1260
Sitthöjd mm:	540
Markfrigång mm:	250 (240)
LxBxH mm:	2090x1085x1185
Däck fram:	25x8-12
Däck bak:	25x10-12
Uppg. tjänstevikt kg:	330
Tankvolym liter:	15
Svängradie m:	4,25
Ljud tomg/3000rpm:	76dB / 80dB

Att äga

Pris:	56 900:- (+2000:- Väg, +4000:- T3)
Färg:	Svart, orange
Generalagent:	ATV Sweden, www.cfmoto.se

Registreringsform

Väg / Terräng / Traktor

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:	-

