

# CFMOTO Z FORCE 800 EFI EX



## En sportig UTV med drag.

TEXT STEFAN SUND | FOTO MATTIAS KLOCKAR

Vi har tidigare kört den mindre varianten av Z Force med 600 motor, nu är det dags för den dubbelt så starka 800:an!

### HÄRLIG MOTOR

Det undgår nog ingen att denna skapelse är väldigt lik en Polaris RZR med en liten egen touch. CFMoto säljer flest fyrhjulingar i landet och man lämnar 2 års garanti, detta om något borde stilla oron vissa kan ha angående kinesiska maskiner. CFMoto har även ett nära samarbete med två kanadensiska företag, Elka som är experter på stötdämpare, vilka dock inte levererat dämparna till denna maskin, och CVTech som står för variatorerna.

Z Force 800 har nästan dubbla effekten jämfört med 600:an och spottar ur sig fina 63 hästar. Jämfört med 600:an blir effektskillnaden väldigt tydlig när man ska köra på ställ genom en kurva. Motorn mäter 800 kubik och är en V-twin med 8 ventiler och SOHC. Bränsletillförseln sköts av en elektronisk bränsleinsprutning från Delphi.

Om vi ska fortsätta att jämföra med 600:an så går 800:an överraskande nog mycket jämnare och finare i motorn. Att det är fler hästar än i lillebrorsan märks främst högre upp i registret. Effektkökningen passar fordonet mycket bra och man kan verkligen utnyttja hela chassit och fjädringens kapacitet. Den är dock inte skrämmande på något vis som vissa side-by-side med runt 100 hästar kan vara. Det är bara att sätta sig ner å gasa så börjar det roliga. Motorbromsen är allt annat än kraftig, vilket faktiskt passar mycket bra på denna typen av maskin som man inte ska arbeta så mycket med. Fördelen blir att man inte upplever en så kraftig motorbroms när man släpper på gasen vilket gör körningen mjukare.

### CVT OCH LÅDA

Som vi nämnde har Z Force ett variatorsystem från CVTech vilket sköter växlingarna mycket bra över hela registret och in i och ur kurvorna. Motorn är även väldigt lättdoserad tack vare de bra kalibrerade variatorerna, vilket annars kan vara bökigt i fordon som man gasar med foten. Via växelspaken kan man välja fem olika lägen. Dessa är dessutom placerade i den optimala ordningen med neutral i mitten, back

och parkering bakåt sedan hög före låg framåt. Växlarna flyter dessutom i läge utan protest. Hjuldriften är som brukligt av bästa sort med möjlighet att låsa diffen fram på elektronisk väg för att uppnå fyrhjulskraft.

### JUSTERBARA DÄMPARE

En sportig UTV ska även ha bra stötdämpare. Här sitter CFMotos egna piggyback-dämpare med 18-klicks justering av retur/kompression samt steglös justering av förspänningen. Till skillnad från lillebrodern är 800:an betydligt mjukare ställd och därmed väldigt följsam i fjädringen. Utrustad med dubbla A-armar både fram och bak har Z Force tillgång till 28 centimeter i fjädringsväg runt om. Markfrigången är enligt tillverkaren fina 30 centimeter, vi uppmätte dock en något lägre siffra på 27 centimeter. Men det går ju att påverka med förspänningen så uppgifterna stämmer säkert. I terrängen upplevs det iallafall som fullgott.

Förarmiljön är bra och allt man kan önska sitter på plats. Man sitter bra i de sportiga stolarna och som skydd har man en liten båge och ett nät. Insteget i maskinen är lite tätt vilket vi faktiskt upplever att det är även i kupén trots att jag är 175 cm, är



Terränegenskaperna är helt klart fullgoda för maskintypen med bra däck, låsbar diff fram och följsam fjädring.



800:ans 63 hästar ser till att det finns kraft nog för lite överstyrning genom kurvorna.



Nog sitter man fast allt, så fast att man ibland hade önskat sig ett vanligt rullbälte.



Den här layouten borde alla växellådor ha.

Markfrigången och fjädringsvägen är mycket bra på Z Force 800.



Inget drag på detta exemplar men det ska vara standard på Z Force 800.



LED lyser ju alltid upp tillvaron lite extra.

man mycket längre kan det nog bli problem. Jag hamnar lite för nära ratten för min smak trots justeringsmöjligheter, till skillnad från 600:an så är däremot själva ratten betydligt skönare att hålla i. Man sitter ordentligt fast med hjälp av fyrpunktsbältet, men det hade faktiskt varit skönt med ett normalt bälte som backup om man bara ska till affären.

## UTRUSTNING

Det vi kan sakna på Z Force 800 är ett tak samt en halvruta, vilket hade varit det första vi skruvat på. Varför inte en helruta då? Jo ibland på vissa modeller kan det bli ett slags baksug i kupén vilket undviks med en halv ruta. Annars finns det okej med utrustning på Z Force och vi hittar saker som stora 14" aluminiumhjul, vinsch, lastnät, skyddsbåge fram samt bak, LED-lysen, LCD-display, fyrpunktsbältet och mycket som ska sitta på för att få den vägregistre-rad. Utrustningsnivån kan dock ha förändrats sedan våran provkörning, kolla detta med din handlare.

Den stora grejen som säkert många kan sakna är servostyrning, men den är faktiskt inte tungstyrd med varken 2wd eller 4wd, men låser man däremot diffen så känns det i ratten. Denna skapelse är inte alls identisk med sin lillebror även om det kan se ut så

vid en första anblick. Det finns en del mått som skiljer dom åt samt själva designen på plast och lysen. Z Force 800 har också en bättre svängradie än lillebror, 5,95 meter att jämföra med 6,35 meter. Svängradien är mycket viktig i terrängen, däremot kan en maskin med liten svängradie upplevas som nervös efter vägen. Det gör inte Z Force 800, istället känns den väldigt trygg och solid.

## SUMMERING

Både den stora och den lilla sportiga UTV:n från CFMoto imponerar på oss kvalitetsmässigt. Då den varit ute på marknaden ett tag nu borde man även ha upptäckt om det skulle vara några större brister, men vad vi kan förstå så fungerar den bra. Man ska helt klart välja 800:an om man är sportigt lagd även om prisskillnaden är ganska stor jämfört med 600:an. Tar man istället och jämför mot till exempel Polaris RZR har dom den dubbelt så dyra RZR 1000 att erbjuda samt en Turbo som är ännu dyrare och då framstår ju Z Force som billig. Däremot påstår vi inte att Z Force kan hänga på dessa oavsett terräng eller medvind, men det visar ju bara på att CFMoto är ganska ensamma i denna klass av UTV:er.



Aluminiumfälgar med 26x9-14 tums däck fram och 26x11-14 bak.

# ”BUSKUL LITEN BIL!”



Motorbromsen passar bättre för sportig åkning än till arbete.

## Motor

|                         |                                 |
|-------------------------|---------------------------------|
| Typ:                    | 2 cylindrar, 4-takt, vätskekyld |
| Volym cm <sup>3</sup> : | 800                             |
| Borrning/slag mm:       | 91x61,5                         |
| Bränslesystem:          | EFI Delphi                      |
| Smörjning:              | Våtsump                         |
| Generator:              | --                              |
| Tändning:               | ECU                             |
| Uppg. effekt/varv:      | 63Hk@--                         |
| Uppg. vrid/varv:        | 72Nm@6000                       |
| Transmission:           | Automatisk                      |
| Växellåda:              | Låg, hög, neutral och back      |
| Koppling:               | CVT                             |
| Hjuldrift:              | 2WD/4WD, diffspärr              |
| Bromsar fram:           | Dubbla hydrauliska skivbromsar  |
| Bromsar bak:            | Dubbla hydrauliska skivbromsar  |

## Chassi

|                       |                 |
|-----------------------|-----------------|
| Ram:                  | Helsvetsad stål |
| Framvagn:             | Dubbla A-armar  |
| Fjädringsväg fram mm: | 280             |
| Bakfjädring:          | Dubbla A-armar  |
| Fjädringsväg bak mm:  | 280             |
| Hjulbas mm:           | 2040            |
| Sitthöjd mm:          | 700             |
| Markfrigång mm:       | 300             |
| LxBxH mm:             | 2870x1510x1830  |
| Däck fram:            | 26x9-14         |
| Däck bak:             | 26x11-14        |
| Uppg. vikt torr kg:   | 550             |
| Tankvolym liter:      | 27              |
| Svängradie m:         | 5,95            |

## Att äga

|               |                           |
|---------------|---------------------------|
| Pris:         | 113 900:-                 |
| Färg:         | Röd/vit                   |
| Generalagent: | ATV Sweden, www.cfmoto.se |

## Registreringsform

Väg / Terräng

## Utrustning

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| Servo:                            | -     |
| 2wd / 4wd:                        | ✓ / ✓ |
| Diffås:                           | ✓     |
| Start El / Manuell:               | ✓ / - |
| Växellåda Aut. / Man:             | ✓ / - |
| Inspjutning:                      | ✓     |
| Dragkrok:                         | ✓     |
| Vinsch fram / bak:                | ✓ / - |
| 12V-uttag:                        | ✓     |
| Instrumentering Analog / Digital: | - / ✓ |
| Fälgar stål / alu:                | - / ✓ |
| Skyddsåge 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:                        | ✓     |



Det skadar aldrig att ha en vinsch på sitt terrängfordon och det är standard på Z Force.



Hyggligt med lastmöjligheter på flaket och dessutom får man ett lastnät för att kunna säkra lasten.



Allt man behöver sitter inom räckhåll och att inte blinkersspak-en sitter vid ratten har ju både sina fördelar och nackdelar.