

**CFMOTO500-X5**  
493 см<sup>3</sup> (32 л.с.)  
цена 250 000 руб.

текст: Владимир БЕЗРУКОВ  
фото: АVM

# Поколение Next

Китайские квадроциклы постепенно заполняют российский рынок. Причем сегодня это уже не те неуклюжие уродцы, низкое качество сборки которых компенсировали бросовые цены. Времена меняются, дешево и сердито уже не устраивает основную массу покупателей, и маркетологи из Поднебесной, ориентируясь на возросшие требования потребителей, предпринимают шаги в сторону улучшения качества

Только что появившееся третье поколение флагмана своего модельного ряда CF500 компания CFMOTO наградила гордой приставкой X5. Не знаю, как на это посмотрят производители автомобилей из Мюнхена, тем более что этим фантазии китайцев не

ограничились, и за X5 последовал X6. Что ж, от Пекина до Мюнхена далеко, да и в Поднебесной не очень-то обращают внимание на мнение производителей из других стран.

Итак, X5 стал флагманским представителем третьего поколения квадров CFMOTO-AVM. Всем знакомым

с квадриками этой марки то, что это совершенно новая машина, видно невооруженным глазом. Ее «лицо» подобно каменной скульптуре, вышедшей из-под резца мастера, приняло свежие, более гармоничные, но при этом узнаваемые черты. В облике X5 отсутствуют многие штрихи, прису-

щие предшественнику. Они составляли собирательный образ квадроциклов именитых японских и американских брендов.

## Дизайн превыше всего

Оценивая внешность X5, можно сделать вывод, что наследники великого Конфуция решили найти собственный путь. В результате они в корне изменили подход к делу, спроектировав квадрик с собственным дизайном. Получилось красиво! Фары, поворотники, крылья... Светотехника органично интегрирована в пластик оперения. Крылья крепятся на саморезах, а материал, из которого они изготовлены, мягкий, «жирного» состава, производит впечатление прочного и гибкого. Жаркая погода, установившаяся в Московском регионе во время проведения теста, не позволила в полной мере оценить его надежность, да и диких прохватов по

лесу с лавированием между стволами деревьев, конечно, никто не устраивал, но те, кто эксплуатировал квадры предыдущих поколений, хорошо помнят, как их пластик ломался от легких ударов, особенно на морозе. Теперь, похоже, с этим покончено.

## Дело техники

На железе, скрытом под пластиковой броней, смена поколений не отразилась. Вот только коробка передач теперь новая и работает более четко. Хочется отметить тяговитый мотор мощностью 32,6 л.с., способный разогнать квад до максимальных 90 км/ч и уверенно вращать колеса в болоте и грязи. На подмосковной трассе X-Agena, где проходил тест-драйв, было несколько аппаратов с различными вариантами комплектации и оформления. Все они исправно заводились, ехали, прыгали с трамплинов и без потерь приняли участие



На левом пульте все традиционно: кнопки пуск, сигнал, управление светом



Приборка на жидких кристаллах информативна, но на свету читается плохо



## В двух строках

### «Хожение за три моря» на квадроциклах CFMOTO

В конце августа стартует очередной многокилометровый пробег на квадроциклах CFMOTO. Начав свое путешествие у берегов Балтики, команда квадроциклистов, в которой только два участника: Максим Кевлов и Виталий Абрамов, и два квадроцикла CF625-X6, обогнет с юга три моря: Черное, Азовское и Мраморное, и снова вернется к точке старта, посетив восемь стран. По уже сложившейся традиции это будет полностью автономный поход. Весь маршрут участники пройдут на квадроциклах. Никаких машин технической поддержки не предусмотрено. Цель – ресурсные испытания квадроциклов CFMOTO и популяризация моторизованного туризма.



### Новый «кот» Arctic Cat Wildcat 1000i H.O.

Arctic Cat создал свой ROV (recreational off-road vehicle). Сейчас можно увидеть только фото Wildcat 1000i H.O., двигатель у которого самый «кубатурный» на сегодняшний день. На него устанавливается V-образная «двушка» объемом 951 см<sup>3</sup>. Большая мощность потребовала новые шасси и подвеску. Ход передней составляет 43 см. Задняя подвеска со сложной системой рычагов, имеющей пять точек крепления с каждой стороны. Ход задней подвески составляет 46 см. Конструкция шасси, которую производитель называет «exoskeleton», выполнена из специального сплава стали (HSLA), оно прочное, с небольшой массой и низким центром тяжести. К весне 2012-го «кот» будет доступен в розничной продаже.





Армированные тормозные шланги и защита пыльников в стандартной комплектации



Рычаг управления КП удобно расположен слева и практически недосягаем для колена



Лебедка в стандартной комплектации становится нормой для китайских квадгов



Передний багажник в стандарте и симпатичная мощная оптика

### CF500-X5

#### ГАБАРИТЫ И МАССА

Длина, мм	2320
Ширина, мм	1170
Высота, мм	1230
Колесная база, мм	1490
Клиренс, мм	275
Сухой вес, кг	339

#### ДВИГАТЕЛЬ

Тип двигателя	Бензиновый, 4-тактный
Количество цилиндров/рабочий объем, см³	1/493
Мощность, л.с. при об/мин	32 при 7000
Система питания	Карбюратор
Система пуска	Электростартер, ручная
Трансмиссия	Вариатор
Режимы работы	2WD/4WD/4WD Lock

#### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных А-образных рычагах
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных Н-образных рычагах
Тормоза передние/задний	Двухдисковые/однодисковый
Колеса передние/задние	25*8-12/25*10-12
Цена, руб.	250 000

в журналистско-фанатском заезде. Все же, на мой взгляд, реинкарнация в китайских аппаратах того, что было придумано ранее в Стране восходящего солнца, имеет право на существование. Например, этот мотор, созданный до тошными японскими инженерами, способен на многое, даже если его произвели без соответствующей прецизионной точности. К тому же наследие японской философии, закрепленное качественной сборкой вкупе с правильной протяжкой всех соединений, удивительно живуче и в отличие от оригиналов гораздо дешевле. Жадность, конечно, пороки, но желание немного сэкономить на очередном снаряде для развлечения к ней не относится, а для тяжелой работы в нашей стране квадрики используются крайне редко.

Что еще интересного в новой модели? Например, удлиненная колесная база. Уже в базовом варианте X5 оснащен удобной спинкой и ручками для перевозки пассажира, поэтому он от-

лично подойдет для использования в набирающем огромную популярность кватротуризме. К тому же X5 отличается весьма комфортной подвеской, что очень хорошо для длительных поездок. Для покорения болот лучше задуматься о короткобазном одноместном аппарате. С длиннобазным вариантом это тоже возможно, но путь не самый верный — вероятность зависаний на пнях увеличится в геометрической прогрессии.

### Мы выбираем путь

Порой люди сознательно идут на компромиссы. Принятие решения купить X5 — хороший диалог между качеством и стоимостью: квад за вменяемые деньги с хорошей сервисной поддержкой и гарантией для поездок по окрестностям и увлекательным прохватам без сознательного членовредительства. На «Ладогу-трофи» я бы такой аппарат не взял, там нужна звериная живучесть, на которую не вся техника способна. **ORD**