



Н

а начальных стадиях интеграции в мировую экономику автомобильная и мотоциклетная промышленность Китая поступала

бесцеремонно: наиболее удачные с точки зрения местных инженеров образцы зарубежной продукции просто копировались, по пути упрощаясь технически и технологически, и запускались в массовое производство. В связи с тем, что и станки были самодельные, материалы не самые качественные, и сам производственный процесс был не налажен, в итоге получалось чёрте что, зато очень дёшево.

Постепенно росло качество производства, материалов, навыки рабочих, но попутно и их зарплата, что привело к росту цены продукции. Сейчас разницы стоимости в разы уже не наблюдается, всё в пределах 20–40 %, но и огромная пропасть в качестве продукции уменьшилась. При написании тестов техники с китайской родословной не приходится придумывать стопятидесятый синоним фразы: «А что вы хотели за эти деньги?». Про неё уже можно вполне всерьёз рассуждать с точки зрения технологии, управляемости, динамики и долговечности. Здравствуй, будущее!

Во время проведения теста меня не покидало ощущение, что на мотоциклах стоят одинаковые моторы. Не просто похожие, не клоны, а именно одинаковые, мало того, производящиеся в одном цеху. И дело тут не во внешнем виде или технических характеристиках, а в таких тонкостях работы как скорость реакции на поворот ручки «газа» или звуки, с которыми они заводятся, ускоряются, переключают передачи. На ходу, если не смотреть на логотипы на баке и на приборные панели, невозможно отличить один мотоцикл от другого – и разгонная динамика, и характер поведения у них одинаковый. Эти два мотоцикла – они как близнецы из индийского кино, которых разлучили в младенчестве, а они встретились, спустя много лет. У них разная одежда, разное воспитание и разный социальный статус, но по сути-то они одинаковые.

Давайте сосредоточимся на различиях. Главное – это дизайн. «Квака» выглядит агрессивнее и собраннее, она похожа на дикую кошку, которой дали линейкой по лбу, и она выгнула спину дугой и втянула голову в плечи.



Каждый раз, когда случайно вижу индийское кино, задаюсь вопросом: разлучатель детей-близняшек там – это хобби, или действительно есть такая профессия? В процессе проведения сравнительного теста мысли о разлучённых, если не близнецах, то как минимум родных братьях, посещала неоднократно

ДЕНИС DEAN ПАНФЁРОВ ФОТО: КИРИЛЛ КАЛАПОВ

Близнецы- братья



Kawasaki ER-6n
2013 г., 649 см³, 72,1 л. с., 66 Нм,
188 кг, 323000 руб.

CFMOTO 650NK
2013 г., 649 см³, 70,7 л. с., 62 Нм,
193 кг, 225000 руб.



Узкое у бака сиденье оценят девушки и невысокие юноши



В приборке нет даже часов и счётчика суточного пробега

ПОЛОСКИ НА ДИСКАХ И КРАСНАЯ РАМА – ШТАТНАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ CFMOTO

Её фара находится ниже верхней кромки бака, над ней расположена приборная панель, прикрытая комично-маленьким козырьком, который даже ветровичком язык не поворачивается назвать. Защита от ветра отсутствует напрочь, для дальнего боя придётся что-нибудь мутить по каталогам тюнинга и аксессуаров. У CFMOTO бак пониже, фара с приборкой гордо подняты вверх, но их «выражение лица» уже пример слишком типового оформления оптики — вертикальная гирлянда с линзами... Немного банально. Нет, у меня совершенно нет претензий к тому, как она светит, но внешний вид всего мотоцикла эта деталь портит – обычная круглая фара, как на классиках, выглядела бы

симпатичнее. Эффективность ветрозащиты такая же низкая, как на ER6-n, но тюнингových высоких стёкол на CFMOTO, в отличие от Kawasaki, я даже на eBay не нашёл.

Более плоский бак «китайца» не только вмещает на один литр бензина больше, но и гораздо удобнее для крепления на нём сумки на магнитах, для чего бак «японца» вообще не пригоден из-за своей горбатой формы. Попытки вжаться в мотоцикл для достижения максимальной скорости на 650NK удаются лучше – на ER6-n голова всё равно остаётся торчать наружу. Жаль это не даёт никаких преимуществ – и динамика разгона, и цифра максимальной скорости

(чуть больше честных 200 км/ч) у обоих мотоциклов схожая.

Замедляются аппараты тоже одинаково: у них абсолютно одинаковые тормозные суппорты и диаметр тормозных дисков, даже волнообразность их внешней кромки похожа. На суппортах Kawasaki стоит маркировка Tokico, на CFMOTO вообще ничего не написано, но, как мне кажется, колодки у них одной формы и взаимозаменяемы. С одной стороны, это хорошо – можно будет поставить продукцию именитого производителя из Японии или Европы, если есть сомнения в китайских. С другой стороны, вот какая получается прикладная экономия – оригинальные колодки для «Кавы»

СТОИМОСТЬ ТО И ЗАПЧАСТЕЙ	KAWASAKI
ТО-1000км, и ТО-6000км	3600 руб.
Замена масла и масляного фильтра; система контроля положения дроссельной заслонки – проверка; топливные шланги и трубки (состояние, протекания, повреждения) – проверка; система охлаждения – проверка; состояние подшипников (рулевой колонки, переднего и заднего колеса, заднего маятника) – проверка; проверка работы тормозных систем; работа электрооборудования – проверка; момент затяжки основных резьбовых соединений – проверка; промывка, смазка и натяжение цепи; проверка и регулировка тросика сцепления, общая проверка мотоцикла; давление в шинах – проверка	
ТО 2 – 12000км.	4200 руб.
Работы ТО 1000 км + проверка состояния свечей зажигания, проверка воздушного фильтра, износ колодок – проверка	

РАСХОДЫ	KAWASAKI
Тормозные колодки передние	2*2675 руб.
Тормозные колодки задние	1895 руб.
Воздушный фильтр	1568 руб.
Свеча зажигания	2*900 руб.
Масляный фильтр	470 руб.
Аккумулятор	5580 руб.
Цепь и звёзды	10700 руб.
Зеркало заднего вида	2150 руб.

РАСХОДЫ	CFMOTO
Тормозные колодки передние	2*413 руб.
Тормозные колодки задние	414 руб.
Воздушный фильтр	1078 руб.
Свеча зажигания	2*210 руб.
Масляный фильтр	221 руб.
Аккумулятор	3571 руб.
Цепь и звёзды	11311 руб.
Зеркало заднего вида	333 руб.

СТОИМОСТЬ ТО И ЗАПЧАСТЕЙ	CFMOTO
ТО 1 – 1000км.	3500 руб.
Замена моторного масла и масляного фильтра; смазка и натяжка цепи; проверка состояния системы охлаждения; проверка электрооборудования; проверка состояния тормозной системы; проверка давления в шинах; проверка состояния топливной системы; проверка и регулировка сцепления; смазка и настройка подвижных соединений системы управления мотоцикла; проверка состояния подвески	
ТО 2 – 6000км.	4000 руб.
Замена моторного масла и масляного фильтра; проверка электрооборудования; проверка состояния тормозной системы; проверка и настройка элементов управления мотоцикла; проверка и смазка подшипников рулевой колонки; проверка свечей зажигания; проверка подвески; проверка топливной системы; чистка корпуса дросселя	



” Даже количество светодиодов в задних фонарях совпадает – их по 12 у каждого ”



Ярко-красная рама белому мотоциклу к лицу



ПАССАЖИРУ НА CFMOTO УДОБНЕЕ – ВТОРОЕ СИДЕНЬЕ БЕЗ НАКЛОНА ВПЕРЕД

стоят 2675 рублей, а на «ЦФ» – всего 413 рублей за суппорт – разница почти в шесть с половиной раз, и это при схожей эффективности торможения.

Поза за рулём отличается не сильно – и там, и там она ближе к классической: с прямой спиной и умеренным углом сгиба ног в коленях. Есть разница в форме рукояток руля – на CFMOTO они немного загнуты вверх и назад, как уши у зайца, и кисти рук получаются вывернутыми как-то неестественно. Дискомфорт от этого ощущался даже после трёх дней езды на мотоцикле, видимо, привыкать придётся долго, либо сразу озадачиваться поиском тюнингового руля более привычной формы. На Kawasaki руль – как руль, ничего необычного: всё привычно и удобно. Плюсом в пользу ER6-n будет чуть больший угол, на который он поворачивается – это немного упрощает маневрирование в пробках.

Пульты на руле, зеркала и грузики практически одинаковые на обоих мотоциклах. Есть разница в управлении светом – на Kawasaki можно фару отключить, а на CFMOTO нет – она горит всегда. Это и дешевле, и правильнее – у нас нельзя ездить без ближнего света. Удивило отсутствие кнопок на приборной панели «ЦФ» – показания её жидкокристаллических табло нельзя менять. Там всегда показывается температура, запас топлива, скорость и общий пробег. Такую полезную информацию как обнуляемый счётчик дневного пробега или часы, в отличие от «Кавы», встроить забыли. Указатель номера включённой передачи

KAWASAKI	ER6-n
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный, 2-цилиндровый
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объём, см	649
Размерность, мм	83*60
Макс. мощность, л. с. при об/мин	72,1/8500
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	66/7000
Степень сжатия	10,8:1
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	электронный впрыск топлива
ТРАНСМИССИЯ	
КПП	6-ступенчатая, секвентальная
Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Привод	цепь
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА	
Тип	телескопическая вилка
Диаметр труб/ход колеса, мм	41/125
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА	
Тип	маятник, моноамортизатор
Ход колеса, мм	130
Регулировки	преднатяжение пружины
ТОРМОЗА	
Передний	2 диска 300 мм,
	2-поршн. плавающие скобы
Задний	диск 220 мм, 1-поршн. плавающая скоба
АБС	опция
ШИНЫ	
Передняя и задняя	120/70-17 + 160/60-17
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ	
Длина/ширина/высота, мм	2110/770/1110
Высота по седлу, мм	805
Колёсная база, мм	1410
ПРОЧЕЕ	
Рама	стальная, пространственная
Сухая масса, кг	188
Объём бензобака, л	16

CFMOTO	650NK
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный, 2-цилиндровый
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объём, см	649,3
Размерность, мм	83*60
Макс. мощность, л. с. при об/мин	70,7/8500
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	62/7000
Степень сжатия	11,1:1
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	электронный впрыск топлива
ТРАНСМИССИЯ	
КПП	6-ступенчатая, секвентальная
Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Привод	цепь
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА	
Тип	телескопическая вилка
Диаметр труб/ход колеса, мм	41/120
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА	
Тип	маятник, моноамортизатор
Ход колеса, мм	120
Регулировки	преднатяжение пружины
ТОРМОЗА	
Передний	2 диска 300 мм,
	2-поршн. плавающие скобы
Задний	диск 220 мм, 1-поршн. плавающая скоба
АБС	отсутствует
ШИНЫ	
Передняя и задняя	120/70-17 + 160/60-17
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ	
Длина/ширина/высота, мм	2120/780/1100
Высота по седлу, мм	795
Колёсная база, мм	1415
ПРОЧЕЕ	
Рама	стальная, пространственная
Сухая масса, кг	193
Объём бензобака, л	17



Указатели поворотов, встроенные в бак 650NK, не в силах исправить впечатление от его страшной фары



Моторы отличаются только формой боковых крышек



”” Поза за рулём отличается несильно – и там, и там она ближе к классической ””



Тормозные механизмы выглядят одинаково, да и по эффективности очень похожи



Выхлоп Kawasaki прячется под хитро выгнутым задним маятником



А на CFMOTO выхлоп сильнее торчит в сторону