

WWW.VELOMOTORS.RU

STELS

Образ жизни/Way of life

Media



STELS

Media



Образ жизни/Way of life

STELS ОБЗОР СОБЫТИЙ И НОВОСТЕЙ КОМПАНИИ

- STELS на трофи-рейде «Ладога 2013»
- Сравнительный test-drive велосипеда и электроскутера
- Обзор скутера STELS Caffenero 250 Benelli EFI
- Test-Drive снегоходов STELS
- Test-Drive мотоновинок STELS 2013
- Обзор мотоциклов STELS 600 Benelli, STELS 400 GS, STELS Flex 250
- Test-Drive STELS UTV 800 Dominator
- Скоро начнется производство двигателей STELS
- Новые аксессуары для STELS ATV 700GT
- Обновления квадроциклов STELS 2013
- Спортивные мотоциклы



БЕЛОМОТОРС

STELS

Media

Образ жизни/Way of life



Успешно завершился трофи-рейд «Ладога 2013»

25 мая у подножия Исаакиевского собора прошла торжественная церемония старта. Вот уже более 16-ти лет именно сюда, в самое «сердце» Санкт-Петербурга, стекаются искатели приключений.

В 2013 году на соревнование зарегистрировалось более 200 участников из России, Финляндии, Латвии, Литвы, Польши и Англии.

Через подиум торжественно проехали сотни уникальных машин заводской и индивидуальной сборки. Покрасовался на церемонии открытия и STELS UTV 800 Dominator, в кузове которого пристроился вождеденный приз за первое место в командном зачете.

2 июня соревнования подошли к концу. Порадовал тот факт, что большую часть первых призовых мест заняли наши с Вами соотечественники.

Победителем в этих соревнованиях вышел и STELS UTV 800 Dominator. Он отлично показал себя в работе на непредсказуемых участках широких просторов Карелии.

БЕГИ, ИРА, БЕГИ

Да не опустеет бензин в наших бензоколонках, да не будет состоять весь тестовый парк только из одних электромотоциклов. Аминь!

Вдоволь накатавшись на электроскутере M1NSK Ura-Ura 500 вокруг редакции, мы коллегиально решили, что куда-либо кроме асфальтовых дорожек парка этому транспортному средству путь закрыт. Попытка проскочить на зелёный свет светофора большой перекрёсток обычно заканчивается тем, что в тот момент, когда пройдена только половина дистанции, уже с другой стороны загорается зелёный, и толпа автомобилистов устремляется вас давить. Единственным стратегическим конкурентом на конкретно взятой территории для «электрички» является велосипед. Я, как человек, пока ещё скептически относящийся к замене кубических сантиметров на вольты и амперы и при этом плотно, давно и с удовольствием едущий на велосипеде, поддержал затею выставить в неравном бою электротягу против живого редактора.

Техника

Сегодня в красном углу ринга – я на велосипеде Stels Navigator 900, в синем углу – Александр Дмитриев за рулём электрического скутера M1NSK Ura-Ura 500. У каждого транспортного средства есть свой ряд неоспоримых достоинств. Велосипед не нуждается в подзарядке, но и не сможет обеспечить своему владельцу ленивое перемещение посредством электромотора, как в случае с «электричкой», которая имеет в своём распоряжении ещё и педальный привод, но управляться с ним не так просто в отличие от «стелсовского» с его 21 скоростью. Дабы не устраивать эпическую битву на выносливость, решили ограничиться небольшой поездкой вокруг смотровой площадки Воробьёвых гор (от «горы» по улице Косыгина вниз на набережную Москвы реки, затем снова через Косыгина вверх к месту старта). Общая длина маршрута – около 7 км, в наличии крутой спуск с поворотами, затяжной подъём и небольшой прямой на старте. Подвергнуть себя истязаниям педальным транспортом согласился потому, что был твёрдо уверен в своих шансах надрать электрошуроповёрт на колёсах. Велосипед в теории сможет развить скорость около 40–50 км/ч, тогда как скутер больше 30 км/ч ехать отказывается. Мы намеренно не стали использовать быстходный «шоссейник» на сликах, так тест будет ближе к реальности (в России существует мода покупать горные велосипеды для поездок по плоскому асфальту).



Первая вниз

Старт прошёл вопреки всем законам гонок практически бесшумно, едва слышно было только моё кряхтение, шуршание шин электроскутера и ехидный смех нашего фотографа, который по совместительству был секундантом. Резкий рывок с места позволил мне заполучить весомое преимущество, а затем и вовсе потерять из виду оппонента. Начавшийся спуск с крутыми и быстрыми поворотами тоже на руку. Благодаря меньшему сопротивлению качению, более жёсткой ходовой и цепким гидравлическим дисковым тормозам я пулей скатился вниз и помчался дальше наращивать темп. В это время главред отлавливал свою бешеную табуретку всеми возможными способами и изрядно тормозил. Первая часть дистанции (два с небольшим километра) выявила сильные стороны велосипеда в лице хорошей управляемости и ограниченной лишь возможностями пилота максимальной скорости.

Вслед за крутым спуском последовал едва заметный подъём, который поначалу никак не отразился на скорости, которая к тому времени у меня была. Преисполненный уверенности, я начал восхождение. Одновременно с нарастанием крутизны горки преумножалась вселенская грусть – добытое ранее преимущество таяло на глазах. Сколько я ни стравливал вниз передачи, пытаюсь облегчить хоть как-то себе участь, ничего путного из этого не вышло. Медленнее передвигались только пешеходы, сил заметно прибавилось. В какой-то момент зелёное исчадие ада, всё это время неумолимо двигавшееся с постоянной скоростью около 25 км/ч, приблизилось вплотную (в этом месте в фильмах обычно звучат фанфары) и пошло на обгон. Крутящий момент одного редактора величина непостоянная и зависит от многих факторов, жаль, об этом не знает 500-ваттный бесщёточный электродвигатель, который без намёка на усталость не терял в динамике даже на пике подъёма. Несколько минут главный редактор, экипированный как лётчик-испытатель под расчётную скорость уж никак не меньше пары сотен километров в час, ещё помаячил у меня перед глазами, затем скрылся за поворотом и был таков.

Жадно дыша, как курильщик с десятилетним стажем после марафонского забега до ближайшего ларька, я продолжил восхождение в горку, казавшуюся на тот момент горой Эверест. Догнать соперника уже не представлялось возможным. Вторая часть дистанции показала то, как по-разному ведут себя испытуемые образцы техники на участках дороги с крутыми подъёмами. Ура-Ура 500 прёт как ни в чём не бывало, и за её рулём можно позволить себе насладиться чашечкой кофе, а велосипед требует приложения к себе немалых физических усилий, и иногда их взять просто неоткуда. Обеспечив к середине дистанции себе преимущество, исчисляющееся парой десятков секунд, я в итоге позорно финишировал с отставанием почти в шесть минут. Время Minsk Ura-Ura 500 – 16 минут 45 секунд, время Stels Navigator 900 – 22 минуты 20 секунд. Коллеги, узнав этот результат, единогласно произносили: «Да ладно, этого не может быть». Если бы сам не участвовал, возможно, тоже не поверил бы. Электротяга потихоньку подчиняет себе мир!



Несостоявшийся триумф

Забег двух тихоходов выявил не те результаты, которые мы ожидали. Фаворит состязания показал свою неспособность одолеть якобы медленный электроскутер. В моих глазах «Ира-Ира» заметно прибавила в привлекательности, естественно, полностью заменить велосипед ввиду несколько разного функционала она не сможет, но урвать своё место среди прогулочных транспортных средств для тех, кто не желает корчить из себя спортсмена, удастся наверняка. Казавшийся мне небольшим запас хода электроскутера 50 км на деле приличная величина, катаясь по паркам без длинных перегонов, батарею ещё нужно постараться высадить, быстрее о пощаде попросит властелин педалей. Не стоит отрицать терапевтический эффект от физических нагрузок, который никогда не даст списать со счетов велосипед – во время теста было достаточно холодно, когда мы все собрались на месте финиша, от меня шёл пар, а Александр, наоборот, слегка подмёрз. Скорее, под натиском новых веяний падут бензиновые двигатели, чем любители мучного откажутся от во всех смыслах приятного средства держать себя в тонусе!

STELS

Media

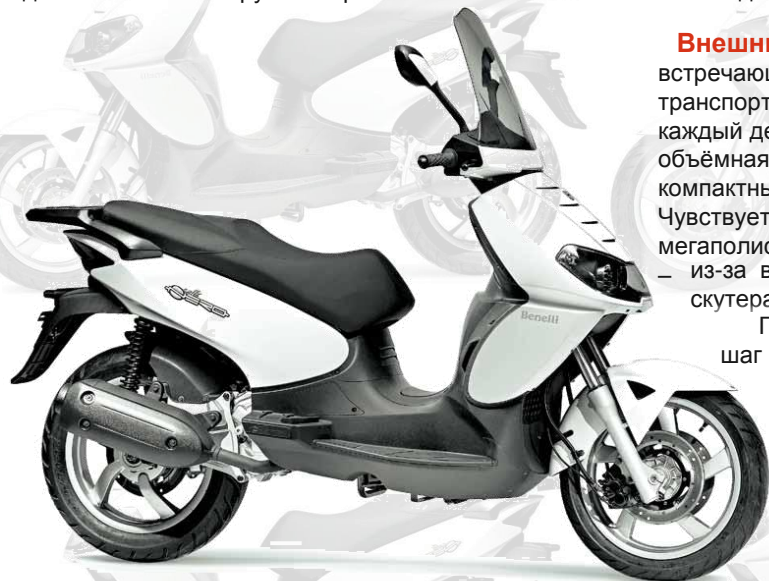
Образ жизни/Way of life



С КОФЕИНОМ

Мототехнике принято давать звучные названия, словосочетание **Cafe nero**, в переводе с итальянского означающее «чёрный кофе», явно из их числа

Компания «Веломоторс» давно и настырно вопреки всем невзгодам по-своему борется с пробками, пересаживая россиян на два колеса. Герой этого обзора – скутер новой генерации, в его основе итальянский прародитель Benelli Caffenero 250 EFI. Дебют новинки под родительским брендом состоялся в Милане на мотосалоне Eicma 2011. Российская же премьера прошла в рамках выставки «Мото Парк 2012» уже под брендом Stels. Своё победное шествие по дилерской сети скутер начал с зимы 2013 г. Богатая родословная заметна невооружённым взглядом, если заранее не знать, где собран скутер, создаётся полное впечатление того, что он итальянский. Во-первых, как две капли воды похож на оригинал. Во-вторых, первая партия аппаратов не несёт на себе никаких других опознавательных знаков, кроме массы логотипов Benelli. В дальнейшем планируется ограничиться лишь небольшим шильдиком Stels на боку.



Внешний вид. Логичнее было бы назвать скутер Coffelatte, так как его самый часто встречающийся цвет – светло-серый. В общем и целом образ застрял где-то между транспортом для вечно спешащих европейских офисных клерков и «табуретом» на каждый день для прогрессивной молодёжи. Общий добрый и позитивный настрой задаёт объёмная блок-фара головного света на двух лампах. Боковые облицовки очень компактные – минимальная ширина аппарата при максимальном объёме двигателя. Чувствуется ориентированность на плотное движение и узкие улочки крупного мегаполиса. В пропорциях Caffenero 250 EFI есть одна сбивающая с толку особенность – из-за внушительного вылета вилки переднее колесо значительно опережает тело скутера.

Причина такого решения проста – конструкторы вынуждены были пойти на этот шаг ради улучшения курсовой устойчивости «чекушки» на больших скоростях.

По габаритам и общей концепции «кафенеро» попадает в класс мидл-скутеров. Места за рулём будет достаточно водителю любой комплекции, в выборе пассажира также можно особенно не скромничать, массивный двухуровневый диван располагает достаточным количеством места.

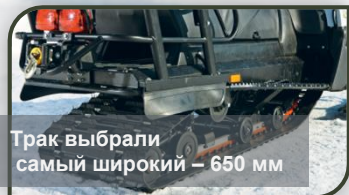
ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

ПЕРВЫЙ СНЕГ

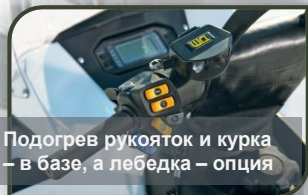
Весна и первый снег – как-то не вяжется одно с другим. Но именно сейчас снегоходы Stels увидели снег. Их заводские испытания, конечно, начались намного раньше, но первая динамическая презентация долгожданных новинок состоялась, когда сугробы начали таять под весенними солнечными лучами. Не будем беречь наши первые впечатления до следующего зимнего сезона: наверняка там появятся новые.

В ОЖИДАНИИ СЕРИИ

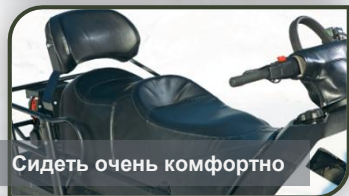
Да, серии как таковой все еще нет, но к постановке снегохода на конвейер все готово на 99%. Все, кроме силовой установки (мотор + вариатор), светотехники и блока приборов, планируют производить в России. В свое время мне довелось побывать на заводе в Жуковке, и могу утверждать, что эти планы совершенно реальны. А через пару лет начнут делать и двигатели. Пока говорится о запуске в производство модели с 800-кубовым четырехтактным V-образным двигателем жидкостного охлаждения. Именно она находится на завершающем этапе испытаний предсерийных образцов. Но на тест-драйве нам показали и два других снегохода Stels. Внешне все три машины идентичны, но две из них оснащены двухтактными моторами немецкой марки с принудительным воздушным охлаждением. Один имеет рабочий объем 521 куб. см, другой – 625 куб. см. Оба мотора – двухцилиндровые. Самая младшая модель имеет смешанную систему смазки, середнячок – раздельную. «Зачем такое многообразие, освоили бы для начала что-то одно», – подумает читатель. Мысль правильная: в перспективе, вероятно, в серию пойдет какой-то один «двухтактник», а в производство, как мы уже заметили, запускается именно «что-то одно» – Stels V-800.



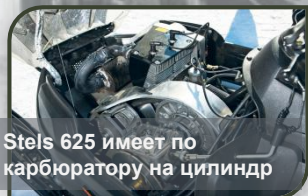
Трак выбрали самый широкий – 650 мм



Подогрев рукояток и курка – в базе, а лебедка – опция



Сидеть очень комфортно



Stels 625 имеет по карбюратору на цилиндр

КОТ В МЕШКЕ?

Все, что относится к ходовой части снегохода, его корпусу, дизайну, справедливо для всей представленной нам троицы. Первое, что впечатляет, – ширина гусеницы. 650 мм – это абсолютный максимум среди всех ныне существующих одногусеничных снегоходов. В компании Stels сразу решили, что нашим людям нужен именно сугубый утилитарник с гусеницей типа SWT. Находясь на одном игровом (или снежном?) поле вместе с техникой небезызвестной «Русской механики», работающей в том же целевом сегменте, возможно, «Веломоторс» попытается перехватить инициативу. На наш взгляд, только попытается – организовать результативную передачу вряд ли удастся, по крайней мере, в ближайшем будущем. Все-таки снегоходы в Рыбинске делают давно, все отработано до мелочей, а тут еще только дебюты с неизбежными детскими болезнями.

И пусть цена заманчивая, но для большинства это кот в мешке. Впереди – телескопы с винтовыми пружинами и амортизаторами, сзади – классическая склизовая подвеска. Сиденье широкое, мягкое, профилированное под водителя и пассажира. Сидеть удобно как за рулем, так и сзади, опираясь на мягкую спинку и держась за поручни...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

«Полный Привод 4x4» апрель 2013 (текст – Андрей Фаробин, фото – «Веломоторс»)

made in RUSSIA

Рынок полноценных «взрослых» снегоходов стоимостью меньше 200 000 рублей на сегодняшний день в России отсутствует как класс. В этом сегменте престол давно и прочно принадлежит архаичному «Бурану», построенному по доисторической схеме «две гусеницы + одна лыжа». Ни один производитель за 42 года так и не смог приблизиться к трону этого узурпатора.

«Перебить» основные преимущества Рыбинского снегохода сегодня вряд ли кому по зубам: развитая дилерская сеть, наличие даже в самых отдаленных регионах страны полного спектра запасных частей и относительная неприхотливость и надежность. И, пожалуй, самое важное положительное качество «Бурана» — цена. Найти полноценный самодвижущийся снегоходный механизм за 183 000 рублей сегодня просто невозможно! Или все-таки возможно и монополии «Русской механики» скоро придет конец?

ЛЮДИ ГОВОРЯТ...

Слухи о снегоходе от компании «Веломоторс», известной своей квадро- и мототехникой, производимой под брендом Stels, просачивались в прессу уже несколько лет. В прошлом году на выставке «Мотопарк 2012» был даже показан опытный образец машины. И анонсирована ее шок-цена в 189 000 рублей — за полноценный, построенный по нормальной, современной (две лыжи, одна гусеница) схеме снегоход, оборудованный экономичным инжекторным 4-тактным V-образным двигателем вполне приличной мощности! В течение последующего года слухи о появлении серийных образцов то постепенно затихали, то разгорались с новой силой. Конкуренты ехидно посмеивались, а потенциальные покупатели перерывали Всемирную паутину в поисках хоть сколько-нибудь достоверной информации. И вот, столь ожидаемое событие произошло! Компания «Веломоторс» представила на суд журналистов самые что ни на есть последние предсерийные образцы снегоходов, которые (теперь можно с уверенностью утверждать) реально существуют, заводятся и даже вполне неплохо передвигаются по снегу.

БЛИЗНЕЦЫ-БРАТЬЯ

Все снегоходы нового семейства «Росомаха» построены на одной платформе, и у всех машин абсолютно одинаковое шасси. Передняя подвеска традиционного типа (телескопические стойки с гидравлическими амортизаторами с ходом 150 мм) и задняя рычажная, с ходом 210 мм. Тут сразу хотелось бы немного покритиковать производителя: за демпфирование задней подвески отвечает лишь один амортизатор, чего для довольно тяжелой машины, на мой взгляд, недостаточно. При полной загрузке да еще и на неровной дороге этот недостаток ощущается явно. Все три снегохода принадлежат к классу Super Wide Track (SWT), т. е. оснащены гусеницей шириной 650 мм. Так что теперь к «суперам» от Лунх и «Русской механики» добавится третий, от «Веломоторс»...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

STELS

Media

Образ жизни/Way of life



«РОСОМАХИ» ВЫХОДЯТ НА СНЕГ

И все-таки это произошло: снегоходы российской марки Stels обрели не только зримые очертания, но и осязаемые ходовые качества.

Удивляться есть чему: в нашу пору, когда мир плавно переходит из одного экономического кризиса в другой, в далекой брянской провинции появляется и идет семимильными шагами завод, не получающий ни копейки из бюджета. Осенью нас возили в Жуковку, и мы лицезрели этот мотовелозавод своими глазами. Видели и цеха, оборудованные по последнему слову техники, где должен начаться выпуск принципиально новой для предприятия техники — снегоходной.

Прошло четыре месяца со времени нашей поездки и меньше года с момента, как «Веломоторс» официально объявил о подготовке собственного снегохода — и вот готовые «снежики» предстали перед журналистами на последнем в уходящем сезоне подмосковном снегу. Причем все три — разные! Если учесть, что осенью речь шла об одной лишь версии, с 800-кубовым инжекторным четырехтактником тайваньской фирмы Odes, то еще два увиденных нами аппарата с двумя разными немецкими двухтактниками разных объемов приятно удивили даже по традиции критически настроенную мотобратию. Карбюраторные моторы Hirth специально разработаны для условий Крайнего Севера. А по мощности они очень близки к «восьмисотнику»: 52 л. с. при объеме 521 куб. см и 65 л. с. при 625 куб. см. Большой мотор имеет отдельную систему смазки, а в бензобак меньшего нужно лить уже заранее приготовленную рабочую смесь. Странно, правда, что ни у одного снегохода не предусмотрена возможность ручного пуска.

Все три «Росомахи» — именно такое имя получили снегоходы марки Stels — показали себя на ходу достаточно резвыми. Несмотря на то что для фирмы это проба пера, поведение их на снежном поле можно считать вполне адекватным. Широкая гусеница «Росомах» уверенно тащит их даже по глубоким сугробам. Такой утилитарник обязательно пробьет свою нишу в уже плотно заполненном российском рынке снегоходов.

К осени «Веломоторс» намерен отправить своим дилерам первые товарные партии «Росомах», которые будут продаваться по очень привлекательным ценам — от 180 тыс. руб.

STELS

Media

Образ жизни/Way of life



НОВЫЙ РУССКИЙ СНЕГОХОД

На излете нынешнего зимнего сезона компания «Веломоторс» официально представила линейку снегоходов собственной разработки, состоящую из трех моделей: STELS V800, STELS 625 и STELS 521. Предсерийные прототипы, испытанные нами и в зимнем лесу, и на нетронутой целине полей с глубоким снегом, и даже на кроссовой трассе, оказались вполне работоспособными машинами.



Слухи о том, что бренд STELS вот-вот приступит к серийному производству снегоходов, возникли еще три-четыре года назад. Аккурат после того, как свет увидели первые квадроциклы этой марки. Однако им мало кто верил. Одно дело — научиться скручивать квадрики из китайских и тайваньских машино-комплектов, и совсем иной коленкор — наладить выпуск собственного снегохода. Тут и китайские товарищи не помощники. Ведь сколько ни пытались в Поднебесной соорудить клон снегоходов Yamaha или BRP Ski-Doo, ничего хорошего из этого не выходило. Во-первых, получались какие-то одноразовые игрушки, а не снегоходы. Во-вторых, по цене китайские snow-поделки изначально не могли конкурировать со стоимостью снегоходов из Рыбинска от компании «Русская механика». Ну не могли даже в Поднебесной с ее дешевой рабочей силой создать что-то путное, встав рядом по ценнику с тем же «Бураном». Собственно, отчасти именно поэтому все разговоры руководства «Веломоторс» о желании производить «снежики» долгое время воспринимались как строительство замков на песке.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)



ПРЕТЕНДЕНТ

В этом году компания «Веломоторс», прославившаяся мотовездеходами, скутерами и велосипедами, выпускаемыми под маркой у Stels, перешла в наступление по всем фронтам. Подтвердив самые смелые предположения и шпионские слухи, отечественный производитель выпустил и снегоход, и дорожный мотоцикл с 600-кубовым рядным 4-цилиндровым двигателем! Не дожидаясь, пока изменчивая, как настроение капризной топ-модели, погода смилостивится над мотоциклистами столичного региона, редакция выдвинулась в Краснодарский край, чтобы провести первые тестовые испытания новинки Stels.

Вообще, Stels 600 Benelli к самой компании «Веломоторс» имеет весьма опосредованное отношение. В том смысле, что разрабатывался мотоцикл, конечно же, не в России и собирается отнюдь не из отечественных частей и деталей. Эта модель — детище итальянского концерна Benelli, который с 2005 года входит в состав китайского холдинга Qian Jiang, одного из крупнейших мотопроизводителей КНР, в год выпускающего больше 1,2 млн единиц техники. Тем не менее в России модель 600 Benelli будет продаваться именно под маркой Stels, а потому пластик мотоцикла точно «инкрустирован» наклейками с логотипами российской компании.

У Stels 600 Benelli весьма характерные дизайн и конструкция, сочетающие черты как истинно итальянской, так и китайской техники. Родословную с Апеннинского полуострова выдают ярко-красная стальная рама типа «птичья клетка», несимметрично расположенный моноамортизатор, полноценная вилка перевернутого типа, радиально установленные суппорты переднего тормоза, качественный маятник задней подвески и двойной глушитель под сиденьем.

Но и Китая тоже немало: не самая, на мой вкус, удачная фара головного света, безликая и неинтересная, смешной ключ зажигания в виде брелка-«выкидушки», какого-то чудовищного размера тройная траверса, которая этому мотоциклу нужна также «остро», как велосипеду тостер и СВЧ-печь, а также гигантские диски переднего тормоза и вилка с перьями колоссального диаметра. К слову, у последней диаметр перьев... аж 50 мм! Видимо, исключительно для красоты. Для сравнения, на сверхсовременный супербайк BMW HP4 установлена вилка с перьями диаметром 46 мм, а Ducati 1199 Panigale топовой версии R комплектуется вилкой Ohlins NIX30 с 43-миллиметровыми перьями... И тем не менее: Stels 600 Benelli выглядит, скорее, итальянским, чем китайским или уж тем более российским!

Несмотря на некоторую странность и, я бы даже сказал, вычурность конструкции мотоцикла (та же монументальная вилка, гигантские 320-миллиметровые тормозные диски...), по всем показателям Stels 600 Benelli — это современный городской аппарат с 600-кубовым двигателем, развивающим максимальные 81 л. с., что вполне достойно для техники этого класса. Да и другие характеристики нейкеда не заставят владельца мотоцикла краснеть...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

БОМБА ГОДА



Ярко-красная «птичья клетка», толстенные перья вилки-перевертыша с трехболтовой нижней траверсой, два мощных глушителя под хвостом, «хрустальная» фара сложной формы... Ну разве можно заподозрить, что перед нами детище российско-китайско-итальянского происхождения?

Мотоцикл поражает даже не воображение, а чувство реальности. Мотоцикл — разрыв шаблона. Красивый, мощный, современный, технологичный и при этом китайский? И при этом за двести десять тысяч рублей? Нет, определенно, где-то есть подвох. Так не бывает.

Честно говоря, очень хотелось первым делом найти в мотоцикле следы «китайского вторжения» и немножечко позлорадствовать, мол, «все-таки скроили, сэкономили, ухудшили...».

Но нет, добрая четверть часа ползания вокруг мотоцикла на карачках так и не выявила хоть сколько-нибудь значимых отпечатков кривых рук или попыток сэкономить «на спичках».

Перед нами полноценный мотоцикл, в полном понимании этого слова, как с точки зрения качества изготовления и сборки, к которому мы все давно привыкли по «японцам» и «европейцам», так и в плане уровня технологичности. Даже резина на мотике стоит не какая-то третьесортная китайская или тайваньская из серии «круглая и ладно», а вполне передовой спортивно-туристический Metzeler Sportec M5!

Изучаю конструкцию более подробно. Стальная пространственная рама «птичья клетка», толстенные трубы вилки-перевертыша укреплены в мощных траверсах, вот только регулировок на перьях не видно. Алюминиевый маятник подкупает своей массивностью, а сбоку красуется моноамортизатор с регулировками преднатяга пружины и гидравлики отбоя.

Двигатель — классическая схема для классиков и нейкедов современности. Четырехцилиндровый агрегат жидкостного охлаждения с четырьмя клапанами на цилиндр и двумя распределительными валами. Выхлопная система — 4-1-2. Две массивные «банки» расположены под хвостовым пластиком — в тренде, так сказать.



Удивило только наличие аж четырех лямбда-зондов на выпускных патрубках. Зачем? Все всю жизнь обходились единственным датчиком, установленным чуть ниже, где трубы от всех цилиндров сливаются в одну. В общем, весьма экстравагантное решение.

Производитель заявляет 81,6 л.с. при 11 500 об/мин и 52 Нм при 10 500 об/мин. Показатели для «шестисотки», прямо скажем, не выдающиеся, среднестатистическая японская 600-кубовая дорожная машина выдает чуть меньше сотни «лошадей». Но это не спорт и даже не родстер, хоть и выглядит очень агрессивно. Stels 600 Benelli — городской мотоцикл, больше тянущий на неоклассик. Восемьдесят с копейками «коней» — выше крыши для езды по городу и ближайшим окрестностям.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

ВЗРОСЛЫЙ НЕЙКЕД



Мотоциклы из Поднебесной уже давно присутствуют на российском рынке. Но в качестве серьезной техники их никто не воспринимал: игрушки для детей на один день, чтобы научились сами гайки крутить и задешево приобщились к мотоциклетной культуре. Ну, еще китайские мопеды прижились на пригородных дачах, там и взрослым не стыдно поругать чем-то непонятным.

Когда компания «Веломоторс» объявила о скором выводе новой модели мотоцикла, то в кругах фанатов мототехники данное сообщение какого-то особого прилива энтузиазма не вызвало. Не вдохновило и уточнение о 600-кубовом моторе.

Великое ли дело – еще одна китайская поделка с более объемным мотором появится на отечественном рынке, и все примутся обсуждать, насколько она дешевая и можно ли за это ей простить плохие тормоза, вялый мотор и то, что колеса отваливаются прямо на ходу. Большинству мотоциклистов, успевших на «зубок» попробовать продукты японских и европейских производителей, китайские клоны и даром не нужны. Надо ли говорить, с каким совсем не дружелюбным настроением я подходил на премьерном официальном тест-драйве к мотоциклам под стран-ным названием Stels 600 Benelli. Странность заключается в следующем: Stels – бренд российской производственной компании «Веломоторс»; Benelli – старейшая в Европе итальянская марка, в начале XXI века приобретенная китайским холдингом Qianjiang Group. Так что в Stels 600 Benelli перемешано много производственных «кровей».

Далекие итальянские корни дают о себе знать не только через шильдик на баке Benelli. Внешний вид мотоцикла гармоничный и на все 100% европейский, без всяких натяжек и оговорок. Китайцам удалось удержать себя от вечной тяги к дешевым азиатским эффектам и к вычурным формам. Российские же сборщики, видно, научились-таки собирать аппараты с помощью не только кувалды и крепкого слова. В итоге Stels 600

Benelli красавцем предстает не только на расстоянии пушечного выстрела. Даже после детального осмотра остаются положительные впечатления по качеству проработки деталей и сборки. Первый мой вопрос после визуального осмотра: «А это точно мотоцикл «китайско-нашего» производства?» Ответ оказался весьма вызывающим: «Вам не нравится передняя вилка перевернутого типа, радиальные тормоза, плотно подогнанные друг к другу детали и красивые выхлопные трубы, «заправленные» под сиденье?» Пришлось огрызнуться: «Сейчас проедем, вот и узнаем, что тут нравится». Звук работающего мотора, на мой вкус, так себе. Какой-то сладковато-дребезжащий. Правда, со мной многие коллеги не согласились. Тест проходил на горных серпантинах вблизи славного города Сочи. И было страшно, но только вначале. Через час ездового теста, если бы у меня спросили, купил бы я себе такой мотоцикл, то ответил бы так: «Да, купил – как первый мотоцикл. Отличная альтернатива «котам в мешке» – б/у из Японии». Были сначала проблемы с задней подвеской, но после ее регулировки мотоцикл поехал, как настоящий «взрослый» нейкед. Конечно, без адских подхватов, но со стандартно хорошими тормозами, с вразумительной управляемостью без стреманных подламываний передней вилки и вихляний рамы. Остается лишь наклейки Stels с мотоцикла убрать, и ни одна собака не скажет, что это китайский байк.

ПОДРОБНЫЙ ОБЗОР НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

STELS

Media

Образ жизни/Way of life



ГЛОБАЛЬНОЕ ПОТЕПЛЕНИЕ

Говорят, что глобализация, это когда вы завтракаете в Пекине, обедаете в Москве и ужинаете в Париже, а ваш багаж тем временем где-нибудь в Нью-Йорке. Смешно? Не стоит огорчаться, бывают и удачные примеры глобализации! Об одном из них рассказывает ИВАН ВЛАДИМИРОВ



Предлагаю обойтись без ярлыков и штампов и сразу расставить все точки на глобусе. Придуман, спроектирован, разработан и «поставлен на крыло» этот мотоцикл в Италии. Специалистами компании Benelli, той самой, которая оспаривает у Moto Guzzi право называться старейшим мотопроизводителем континентальной Европы. Мишино... простите, мотоциклокомплекты делают в Китае, на предприятии Qjian Jiang. Между прочим, одного из крупнейших в мире производителей двухколесной техники. Ну а собирают мотоциклы у нас, на новом заводе компании «Веломоторс» под Брянском. Вот такой интернациональный коктейль!

Сложно? Но именно так работает большой бизнес, позволяющий ввести на рынок мощный и современный 600-кубовый мотоцикл по цене поездившей «четырёхсотки». Попомните мое слово: это только сейчас Stels 600 Benelli – редкий на наших дорогах зверь. Скоро (насколько позволят производственные мощности «Веломоторс») таких мотоциклов станет пруд пруди. Начинающие и продолжающие байкеры его оценят!

Хотя по поводу начинающих я, пожалуй, погорячился – многовато им будет. Двигатель столь любимой новичками «суперфуры» (Honda CB 400 Super Four) выдает, если мне не изменяет память, 53 л.с. У Stels Benelli ощутимо больше – 82. Это уже серьезно! Время разгона до «сотни», врать не буду, мы не замеряли, а вот максималка переваливает за отметку 200 км/ч, да еще и запас остается.

Но дело не только в мощности...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

STELS

Media

Образ жизни/Way of life

**Владимир Здоров**

Главный редактор
«Моторею»
Рост: 191 см, вес 95 кг
Водительский стаж: 22
года
Ездит на Yamaha YZF-R6

АЛЬТЕРНАТИВА

Новый дорожный мотоцикл с 600-кубовой рядной 4-цилиндровой силовой установкой, оборудованной системой впрыска топлива, который стоит 230 000 рублей? Быть такого не может — только не в России!.. Итальянский «китаец» с вилкой перевернутого типа, 4-поршневыми радиальными тормозными суппортами и стальной рамой «птичья клетка»? Только через 40 лет!.. Но нет, дамы и господа: будущее уже здесь! И называется оно Stels 600 Benelli

Помню, когда я первый раз оказался в Италии, думал, что вот сейчас-то и попробую вкус настоящей пиццы... Но купленный «деликатес» итальянских рабочих, кроме чувства разочарования, ничего не вызвал — в фирменных столичных ресторанах это итальянское блюдо было куда вкуснее! В чем дело? Разумеется, в цене — приблизительно в соотношении 1:3, и экивоки на априори запредельную стоимость и дороговизну Москвы здесь не при чем. Просто производитель четко рассчитывает покупательскую способность потребителя, выдавая на-гора продукт ровно за ту стоимость, за которую съедят, причем в прямом смысле.

То же самое можно сказать и про Stels Benelli 600: вроде бы ингредиенты из высшей лиги — радиальные суппорты тормозной системы, вилка перевернутого типа с соответствующим набором регулировок и не самый «печальный» двигатель... Только в сумме всё это не дает, скажем, Honda Hornet 600.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

STELS

Media

Образ жизни/Way of life



ДЛЯ АСФАЛЬТА И НЕ ТОЛЬКО

В этом сезоне на нашем рынке появилось два новых российских мотоцикла марки STELS, которые выпускает компания «Веломоторс», известная квадроциклами и скутерами

Под маркой STELS уже продаются мотоциклы, скажут знатоки. Да, все верно, «Веломоторс» давно заняла практически все ниши мотоциклетного рынка (в этом году расширив его еще и снегоходами).

Однако мотоциклы те были в основном собраны из китайских комплектующих сомнительного качества, а устанавливаемые на них небольшие моторы своей мощностью могли удовлетворить лишь начинающих байкеров. Нынешний год для компании стал, можно сказать, переломным. Список серьезной двухколесной техники STELS расширился сразу двумя мотоциклами, которые можно отнести к категории «для начинающих», лишь сильно покривив душой. Удар пришелся сразу по двух мотоклассам, причем наиболее востребованным: дорожные и эндуро.



Итальянские корни

Нишу многокубатурной дорожной техники (такую еще называют «стритами», то есть для езды по улицам городов) занял мотоцикл STELS 600 Benelli. Имя итальянской фирмы, известной оружием и мототехникой, не просто так использовано в названии этого байка. Практически все его узлы и агрегаты были сконструированы итальянскими инженерами. После того как компанию Benelli купили китайцы, итальянские разработки автоматически перешли новым владельцам. Производство осталось на Апеннинах, а отдельные узлы стали также изготавливаться и в Поднебесной. Но – под строгим контролем качества, о чем свидетельствует фирменное клеймо Benelli на каждом узле.

Главное достоинство этого мотоцикла, конечно же, его двигатель. Рядная 600-кубовая «четверка», установленная поперечно, способна выдать 88 л.с.! Мотор инжекторный, а это значит, что он экономичный и легко заводится даже при низких температурах. О том, что он четырехтактный, и говорить даже нет необходимости – это уже как бы само собой разумеется. А еще он экологически чистый: благодаря четырем кислородным датчикам бензин сгорает практически полностью – как у современного автомобиля.

Хотя STELS 600 Benelli производитель и относит к классу дорожной техники, конструкция сидений его соответствует таковой у спортбайков.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

STELS

Образ жизни/Way of life



ЗАВТРА ТУРИСТА

Имя обязывает. И не говорите мне, что литеры G и S в названии новой модели от «Веломоторс» появились случайно! Намек сделан, и его все поняли. Ну по крайней мере те, кто хоть что-то знает о туристических эндуро. Так кто же такой Stels 400GS, выяснял Иван ВЛАДИМИРОВ



В модельном ряду марки Stels уже были похожие на него мотоциклы. Сразу два. Это, во-первых, модель 400 Enduro, а во-вторых — 400GT. Обе они уже довольно давно и довольно успешно продаются, и обе успели зарекомендовать себя среди покупателей. Но вместе с тем стали ясны и их слабые места. Исходя из этого перспективную модель было решено строить, объединив все лучшее и избавившись по возможности от недостатков. В двух словах можно сказать, что ходовую часть Enduro объединили с ветрозащитным обвесом от GT. На самом деле поработали еще и с конфигурацией рамы — но это уже не так заметно. Зато нельзя не заметить, что получившийся мотоцикл стал комфортабельнее — самое то для дальней дороги — и при этом практически не утратил своих внедорожных способностей. Говорю «практически», потому что модель GS стала заметно крупнее и, соответственно, чуть тяжелее своих предшественников. Понятно, что на бездорожье ни вес, ни габариты еще никому на пользу не шли. Но вот на асфальте...

Нет, далеко мы пока еще не ездил. Но прошить насквозь пред олимпийский Сочи (в Москве, когда шли тесты, еще лежал снег) — тоже приключение. Особенно в час пик и под проливным дождем.

Начну, как и обещал, с асфальта. Для активной дорожной езды Stels 400GS явно мягковат и порой даже склонен к раскачке. Поиграться регулировками? Сменить масло в амортизаторах? На интернет-форуме владельцев этой модели (а они уже есть) советуют сделать и то и другое. Результат, говорят, приятно удивляет...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)



Защита двигателя здесь солидная: толстая и, можно надеяться, крепкая. Совсем не бутафория, как у некоторых...

Панель приборов — это, пожалуй, единственная деталь, в адрес которой сложно сказать доброе слово. Впрочем, свои функции выполняет и она



Цепь, наверное, стоило бы чем-нибудь закрыть. Как-то странно получается — кронштейны для прикрывающего щитка есть, а самого его нет. Или это только нам так не Повезло?

Седло постарались сделать максимально удобным для дальних поездок. Но двухместное оно лишь условно

ЭНДУРО: ДУБЛЬ

Не прошло и пяти лет, как компания «Веломоторс» вывела широким фронтом на российский рынок мототехники марку Stels. И с тех пор стала бить все рекорды по количеству премьер и информационных поводов. Редкий месяц проходит без обновления или модернизации и без того широкого модельного ряда.

Вот и сейчас, в преддверии весны, мы получили приглашение на презентацию двух новинок – дорожного мотоцикла Stels 600 Benelli и туристического эндуро Stels 400GS. И если с первой новинкой мы успели познакомиться раньше коллег (№ 3/2013), то модель 400GS получили возможность попробовать впервые. И в свете предпочтений российских покупателей именно эта новинка потенциально востребована больше всего. Не будем обсуждать ход в выборе названия модели и написании его, понадеемся лишь, что «этот» GS унаследовал хорошее от «того». Мотоцикл, построенный на базе эндуро Stels 400 Enduro, – по концепции и дизайну – российская разработка. Что такое эндуро для туризма? В первую очередь – запас хода, во вторую – комфорт. То есть большой бак и высокий обтекатель. Желательно, образующий своеобразный кокпит (когда обтекатель с «приборкой» не крутятся вместе с рулём). Здесь всё в наличии, кроме того, большой бак подкреплён двигателем небольшого для «туриста» объёма – в теории экономичным.

Для полноценного теста туристического эндуро, на нём надо съездить подальше, желательно с грузом и не только по асфальту. Понятно, что во время однодневной презентации это затруднительно, а потому – только первые впечатления. Конечно, это бюджетный мотоцикл, и видно это во всём: в незамысловатой графике наклеек, жёстком пластике, которому ещё предстоит испытания нашими дорогами, в простых компонентах. Тем не менее, ряд моментов приятный – например, покраска рамы. Я не знаком с такой технологией, но её матовая шероховатая поверхность не только приятна на ощупь, но и достаточно стойкая ко внешним воздействиям. Совершенно очевидно, что ботами она не потрётся.



Функционально выглядят щитки в районе водительских подножек, а о происхождении на них надписи ХУ мы поинтересовались у технического специалиста компании. Оказывается, это марка компании-производителя двигателя, и размещение логотипа было обязательным условием. При том, что на отливке картера красуется Stels... шаг опрометчивый – думаю, не один такой щиток пострадает от гвоздя пионера, переведя фотографию с таким щитком в категорию 16+.

Карбюраторный двигатель запустился уверенно, повышенные холостые снижены при помощи доступного винтика, трогаюсь с места. 400-кубовая «одностволка» без откровений. Довольно высокие вибрации в отдельных режимах заставляют эти режимы периодически менять...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](http://www.velomotorc.ru)

STELS

Media

Образ жизни/Way of life



STELS 400 GS - БЮДЖЕТНЫЙ БАЙК ДЛЯ БЕЗДОРОЖЬЯ

Новый туристический мотоцикл Stels 400 GS, производимый в России при содействии китайских разработчиков из «Qianjiang Group», вышел на рынок, дебютируя в непривычном для себя качестве. Отныне данная линейка мотоциклов Стелс 400, подражая немецким байкам от BMW, обрела в своем названии аббревиатуру GS, намекающую на отличную «всепроходимость» новинки.



Отечественная компания «Веломоторс», сотрудничающая с ведущим китайским мотопроизводителем, в очередной раз порадовала своих поклонников. Внешность новенького Stels 400 GS привлекает с первого взгляда и соответствует самым современным стандартам. Базируется новый байк на компактной сварной трубчатой раме из высокопрочной стали. Длина мотоцикла составляет 2210 мм, общая высота равна 1360 мм, высота по седлу – 850 мм, а ширина – 860 мм. Колесная база Стелс 400 GS равна 1520 мм. Снаряженная масса новинки не превышает 163 кг, допустимая максимальная полная масса составляет 311 кг, а верхний предел нагрузки на заднее колесо не должен превышать 191 кг. Мотоцикл оснащен стильным эргономичным двухместным сидением, специальным ветрозащитным обвесом от модели версии GT и спортивным бензобаком, вмещающим 22 литра. На выбор покупателям будут предложены три расцветки: красная, желтая и серая.

Технические характеристики. Новинка оснащается четырехтактным бензиновым двигателем XY191MQ-2 с одним цилиндром, имеющим рабочий объем 387 см³. На двигателе используется карбюраторная система питания, бесконтактное зажигание CDI с электронным управлением, электростартер, свечи NGK DCPR8E, а также жидкостная система охлаждения. Максимальная мощность, вырабатываемая данным мотором, составляет 19 л.с. при 7000 об/минуту. При этом пик крутящего момента приходится на отметку 20 Нм при 6000 об/минуту, обеспечивая разгон до максимальных 120 км/час...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](http://www.velomotorc.ru)

«Moto.Ironhorse.ru» май 2013 (фото – «Веломоторс»)



STELS

Media

Образ жизни/Way of life



STELS 600 Benelli - стильный, мощный и недорогой

Городской байк STELS 600 Benelli буквально взорвал рынок, развеяв все сложившиеся штампы о российских производителях мототехники. Данный мотоцикл – беспорное открытие 2013 года, претендующее на весьма большой «кусочек пирога» в своем классе. Что же за чудо удалось выпустить компании «Веломоторс»? Давайте разбираться.



Начнем с небольшой истории происхождения названия, из-за которого отечественный байк часто путают с известной ранее итальянской маркой. Некогда процветающая компания Benelli обанкротилась и была куплена ведущим китайским мотопроизводителем «Qian Jiang» (QJ). Последний в свою очередь предоставил лицензию на выпуск мотоциклов нашей компании «Веломоторс», наладившей производство под брендом «STELS» в Жуковке, что под Брянском. С названием разобрались, но с байком STELS 600 Benelli не все так просто. Если другие мотоциклы наш производитель собирает на конвейере, то STELS 600 Benelli собирается отдельным мастером вручную, что позволяет гарантировать более высокое качество сборки.

Для Стелс 600 Бенелли была разработана особая геометрия стальной трубчатой рамы, обеспечивающая оптимальную посадку мотоциклиста любого роста и комплекции. Весьма грамотно продуман и оригинальный дизайн байка, отличающийся динамичностью, стильностью и новаторским подходом в оформлении некоторых элементов экстерьера. Особо выделим конструкцию и форму передней оптики, а также расположение выхлопных труб, отлично гармонирующих с концепцией дизайна заднего фонаря. Весьма впечатляет и панель приборов, выделяющаяся не только внешностью, но и высоким уровнем информативности, ранее не свойственной отечественным мотоциклам.

Теперь немного о габаритах и прочих цифрах. Длина STELS Benelli 600 составляет 2160мм, при этом колёсная база равна 1480мм. Ширина байка по данным производителя – 800 мм, но, если измерять по зеркалам, то этот показатель увеличится примерно до 880 - 900 мм. Общая высота новинки – 1180 мм. Высота по седлу в официальных источниках не указывается. Снаряженная масса байка равна 208 кг. Объем топливного бака – 15 литров.

Технические характеристики. На STELS 600 Benelli установлен рядных 4-цилиндровый бензиновый двигатель BJ465MS-A с рабочим объемом 600 см³. Мотор оснащен двумя распредвалами и 16-клапанным ГРМ, а также системой водяного охлаждения с большим радиатором, установленным в передней части под баком. Система питания двигателя инжекторная EFI с одноточечным прямым впрыском, а предпочтительный «сорт» бензина – не меньше Аи-92...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](http://www.velomotor.ru)

STELS

Media

Образ жизни/Way of life



STELS FLEX 250 МОТОЦИКЛ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ



Российская компания «Веломоторс» в этом году порадовала своих поклонников очередной новинкой, ориентированной на начинающих мотоциклистов, проживающих в черте города. STELS Flex 250 – это стильный, недорогой, но добротный городской байк, способный на гораздо больше, чем кажется на первый взгляд.

Внешность мотоцикла Стелс Флекс 250 во многих деталях напоминает своего прошлогоднего предшественника в лице Stels Flame 200, но при этом новый байк стал гораздо спортивнее, получил элементы собственного стиля, в частности оригинальную переднюю и заднюю оптику, а также «космический» пластиковый обвес, придающий мотоциклу немного аккуратной агрессии и динамичности. Базируется STELS Flex 250 на доработанной прошлогодней стальной раме, имеющей сварную трубчатую конструкцию. Сделанные изменения повысили прочность рамы, что позволило установить более мощный двигатель, о котором расскажем чуть позже, а также дало возможность закрепить больше элементов аэродинамического обвеса.

Габаритные характеристики мотоцикла Стелс Флекс 250 вполне вписываются в стандарты малокубатурного сегмента, в котором Flex 250, по мнению производителя, должен стать одним из самых популярных мотоциклов года в нашей стране. Длина байка составляет 2085 мм, ширина (по зеркалам) – 740 мм, а общая высота (по верхнему краю зеркал) – 1040 мм. Длина колёсной базы равна 1402 мм. Снаряженная масса мотоцикла не превышает 146 кг. STELS Flex 250 оснащается 17-дюймовыми легкосплавными дисками, при этом размер передних шин составляет 100/80, а задних – 140/60.

О технических характеристиках мотоцикла Стелс Флекс 250 можно сказать, что новинка комплектуется четырехтактным одноцилиндровым бензиновым двигателем с рабочим объемом 225 см³. Совершенно новый мотор оснащается надежным карбюраторным питанием, воздушной системой охлаждения, современным электростартером и бесконтактным зажиганием (CDI) с электронным управлением. Максимальная мощность данного двигателя составляет 15,8 л.с. при 7000 об/минуту, ну а пик крутящего момента приходится на отметку 17,5 Нм и достигается уже при 5500 об/минуту. Двигатель весьма надежен и долговечен, так как совсем недавно компания «Веломоторс» запустила собственное производство моторов с высоким уровнем контроля качества. К сожалению, производитель не сообщил динамических характеристик (разгон, максимальная скорость) новинки, так что судить о скоростных возможностях байка пока не возможно, придется ждать независимых тестов и отзывов от самих мотолюбителей. Также пока остается неизвестным и расход топлива STELS Flex 250. Между тем отметим, что новинка предпочитает бензин марки АИ-92, а топливный бак вмещает около 18 литров.

Комплектуется двигатель мотоцикла Стелс Флекс 250 пятиступенчатой механической коробкой передач (схема: 1-N-2-3-4-5), оснащенной многодисковым сцеплением, работающим в масляной ванне. Крутящий момент передается на заднее ведущее колесо посредством привода, основанного на роликовой цепи....

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](http://www.velomotor.ru)





ВОТ ТАК САМОСВАЛ!

Впервые компания “Веломоторс” показала этот аппарат журналистам в октябре прошлого года во время экскурсии по Заводу в Жуковке. Но первые товарные экземпляры появились лишь в декабре. Тогда же нам и предложили опробовать их в деле.

Вся мотопродукция компании “Веломоторс” продается под брендом Stels. И тот, кто хоть немного в теме, может сказать, что у Stels уже есть квадроцикл типа side-byside.

То есть такой, где водитель и пассажир сидят рядом, как в автомобиле (поэтому эти аппараты часто называют автоквадроциклами или квадromобилями), а не верхом друг за другом, как на мотоцикле. А руль у него в виде баранки. Такие квадры последнее время начали обозначать аббревиатурой SSV (сокращение от side-by-side плюс слово vehicle – “транспортное средство”). Раньше их обычно называли UTV – от utility terrain vehicle (“утилитарное внедорожное транспортное средство”). Все верно, есть у Stels такой автоквадроцикл. Точнее, был. Выпуск его прекращен ввиду непостоянного качества китайских комплектующих. Но в России нужна недорогая и неприхотливая “машинка” подобного класса, поэтому компания создавала свой новый UTV фактически с нуля. Новинку назвали Stels UTV800 Dominator, видимо, намекая на то, что он будет доминировать в своем классе. По крайней мере, в России. А что? За такие-то деньги – вполне возможно.



Комплектация – не бедная

Главное достоинство “Доминатора” помимо цены – это новый инжекторный двигатель. Его, как и многие другие узлы и детали, поставляет тайваньская фирма Odes. Сборка моторов происходит на Тайване, причем, как утверждают в Жуковке, из японских комплектующих. За это слово Odes заглавными буквами вытиснено на заднем борту грузового отсека. Он, борт, кстати, откидывается, а сам кузов может подниматься, превращая банальный “утилитарник” в самосвал. Не об этом ли мечтает любой фермер или продвинутый дачник?

Красота и внешнее “обаяние” для квадроцикла не главное. Тем более для утилитарного. Однако эту новинку промышленные дизайнеры не обошли вниманием. Глядя на Stels Dominator издалека, невозможно даже предположить, что создавался он не в Америке или Японии. Вид вполне современный и даже радующий глаз. Есть у “Доминатора” и приятные мелочи, каких не доводилось встречать даже у маститых западных производителей подобной техники. Например, ручки, которыми сверху оснащен каркас безопасности. Во время движения по сильно пересеченной местности (или, не дай бог, переворота) пассажир (да и водитель) одной рукой, удерживая руль другой, может за них хватиться, что- бы не вылететь из седла или не “войти” головой в землю, рискуя сломать шейные позвонки....

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

STELS

Media

Образ жизни/Way of life



С 2014 года техника STELS будет оснащаться собственными двигателями

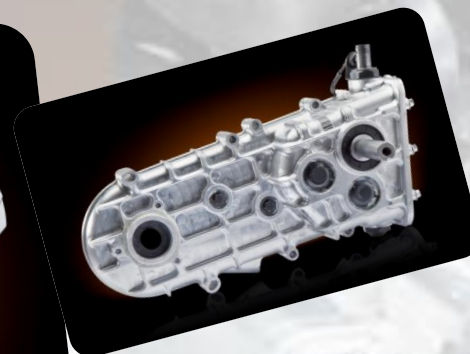
На сегодняшний день на Жуковском мотозаводе закуплено необходимое оборудование для производства двигателей, и началась масштабная постройка литейного и моторного цехов.

За основу нового двигателя был взят V-образный мотор новинки в классе side-by-side Stels UTV 800 Dominator. На данный момент уже выпущены первые предсерийные образцы инжекторных 800 кубовых двигателей.

Новые двигатели будут отличаться экономичным расходом топлива, высокой мощностью и хорошей тягой на низких оборотах. Также, моторы будут оснащаться модернизированной, по сравнению с прототипом, системой смазки.

На ряду с двигателями была разработана и вся агрегатная часть: вариатор для квадроцикла и коробка передач для снегохода. Двухвальная четырехступенчатая коробка передач, с цилиндрическими шестернями с постоянным зацеплением, расположена в отдельном от двигателя блоке.

Осенью 2013 будут показаны первые квадроцикл и снегоход с новыми двигателями. И уже в 2014 году производство техники с собственными двигателями будет поставлено на поток.



STELS

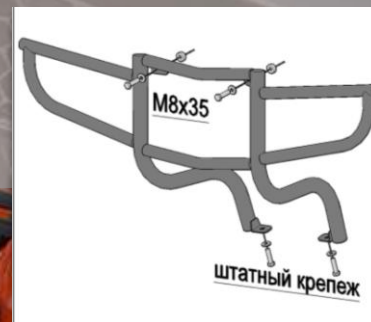
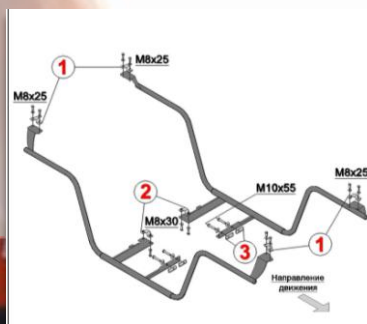
Media

Образ жизни/Way of life



Защитные дуги на квадроцикл STELS ATV 700 GT

В новом сезоне в продажу вышли боковые дуги и задний кенгурин для STELS AVT 700 GT.



В новом сезоне обновятся передовые модели квадроциклов STELS

Мы постоянно совершенствуем свою продукцию, предлагая покупателям более надежную и экономичную технику, соответствующую современным экологическим тенденциям.

Шагая в ногу со временем, мы выпустили инжекторную модификацию квадроцикла STELS ATV 600GT - STELS ATV 600GT EFI. 4-тактный одноцилиндровый двигатель этого мощного и надежного утилитарника выдает 39 лошадиных сил, при этом значительно снижен расход топлива. Модель сохранит проверенную ходовую часть карбюраторного предшественника и будет также успешно справляться с дальними поездками.

Далее серьезное обновление получили самые мощные квадроциклы в линейке STELS – STELS ATV 800D EFI и STELS ATV 800GT max EFI. Впервые на мотовездеходах STELS будут устанавливаться электроусилители руля. Данная модификация призвана улучшить управление квадроциклом на пересеченной местности и сделать более комфортными поездки на этой технике.



STELS

Media

Образ жизни/Way of life



Спортивные мотоциклы

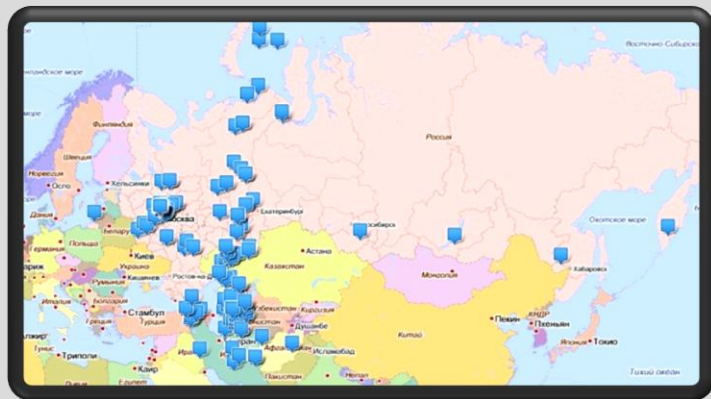
Рады сообщить, что мотоциклы, ранее выпускаемые под брендом FORSAGE (2011-2012 модельный год), в новом сезоне продаются под брендами STELS и ORION с полным набором запасных частей.

Для поклонников питбайков мы предлагаем мотоциклы 125 и 160 куб.см различной комплектации, а для любителей техники «потяжелее» представлены модели STELS 450 Motard и STELS 450 Enduro.

С подробными характеристиками мотоциклов можно ознакомиться на сайте Веломоторс в разделе [Sport мото.](#)

**ВЕЛОМОТОРС**

Официальные дилеры компании ВЕЛОМОТОРС



Москва и МО: «ATV4X4.RU» (495) 517-56-90 / «ATVARMOR» (495) 411-90-20 / «ATV-POWER» 8 (495) 507-76-86 / «ATV-STELS.RU» (495) 585-37-84 / «AREXMOTO» (926) 664-66-55 / «CHICAGO-MOTORS» 8 (495) 7724931 / «INTER-MOTO» (495) 755-19-52 / «KVADROTEKHNIKA» (925) 446-62-01 / «MOTO-BIKE» (499) 269-37-64 / «MOREDA.NET» (495) 764-06-22 / «Q-MOTO» (495) 989-66-59 / «STELS» (910) 910-412-19-10 / «STELS CENTER» (495) 928-28-33 / «STELSMOTO» (495) 226-01-69 / «STELSRF» (495) 723-43-08 / «MOTOWEST» 8 (926) 585-15-11 / «АВТОМОТОАЛЪЯНС» (496) 772-34-73 / «АДРЕНАЛИН.РУ» (495) 38-000-33 / «АКТИВ» (915) 007-77-04 / «АКТИВ-СПОРТ» (49640) 2-42-07 / «АЛЕКС ДРАЙВ» (495) 768-55-00 / «АНГАР 8» (495) 943-34-29 / «ВЕЗДЕХОДНАЯ ТЕХНИКА» (495) 937-63-74 / «ВЕЛОМОТОТЕХНИКА» (495) 972-08-39 / «ВСЕ ДЛЯ РЫБАЛКИ» (496) 224-14-00 / «КВАДРОПАРК» (495) 210-01-67 / «МЕГА-МОТОРС» (495) 984-33-68 / «МОТО-ВЕЛО» (496) 618-61-85 / «МОТОВЕЛОДОМ» 8 (915) 001-18-08 / «ПЛАНЕТА ЖЕЛЕЗЬЯКА» (495) 955-79-99 / «РЫБЛОВ-ОХОТНИК» (495) 973-12-86 / «СДМ-МОТОРС» (495) 778-58-70 / «СКУТЕРМИР» (495) 988 64 80 / «СПОРТ ПЛЮС» (496) 362-54-58 / «СПОРТ-ЭКСТРИМ» (495) 453-62-21 / «ТВОЙГАРАЖ.РУ» (495) 642-43-03 / «ТУРИСТ» (496) 422-18-83 / «ЧИКАГО-МОТОРС» (495) 913-82-89 / «ЯКУДЗА» (495) 960-77-06

г. Александров: «РЫБАЛКА СПОРТ ТУРИЗМ» 8 (49244) 2-84-65; г. Арсеньев: «ОЛИМП» 8 (42361) 4-27-90; г. Ачинск: «АВТОТЕХЦЕНТР НОВЫЙ» 8 (39151) 2-40-00; г. Балаково: «МОТОТЕХНИКА» 8 (8453) 66-33-56; г. Белая Холуница: «ШТИЛЬ» 8 (833) 644-37-89; г. Белгород: «АТВ ИМПОРТ» 8 (47722) 77-00-31; г. Бийск: «СТРЕЛА» 8 (3854) 409-600; г. Биробиджан: «МОТОТЕХНИКА» 8 (924) 155-93-51; г. Брянск: «ВАСВАН» 8 (910) 330-16-58 / «КЛУБ ФАВОРИТ» 8 (910) 330-11-10; г. Великие Луки: «ПАРМА» 8 (81153) 5-14-60; г. Владивосток: «ОЛИМП» 8 (423) 244-88-44; г. Владимир: «STELS» (4922) 47-47-33 / «МОТО ВЕЛО ТЕХНИКА» 8 (4922) 37-09-26; г. Вологда: «ГСК БУМЕР» 8 (8172) 24-46-18 / «МОТОВЕЛОМИР» 8 (8172) 52-92-80; г. Воронеж: «БЕШЕНАЯ ТАБУРЕТКА» 8 (4732) 39-99-38 / «БАЙКЕР» 8 (4912) 92-92-92; г. Екатеринбург: «СТРЕЛЕЦ» 8 (953) 600-30-34 / «СПОРТ-ЭКСТРИМ» 8 (343) 345-65-66; г. Елань: «НЮАНС» 8 (84452) 5-74-37; г. Елизово: «ЛИДЕР» 8 (41531) 7-15-97; г. Жуковка: «ВЕЛОТЕХНИКА» 8 (48334) 3-13-71; г. Иваново: «ATVARMOR» 8 (4932) 504-200; г. Ижевск: «STELS» 8 (3412) 55-30-70; г. Казань: «ОРУЖЕЙНЫЙ ДОМ» 8 (843) 5-266-111; г. Калуга: «КОЛОСО-МОТО» 8 (4842) 59-32-32 / «БАГГИ ДЖАМП» 8 (4842) 57-72-79; г. Камышин: «RUS-MOTO034» 8 (927) 527-37-77; г. Карабаново: «STELS» 8 (49244) 516-95; г. Кемерово: «МОТОТУРИСТ» 8 (3842) 34-11-50; г. Киржач: «STELS» 8 (49237) 204-30; г. Киров: «STELS» 8 (8332) 77-90-55; г. Клинцы: «ВЕЛОТЕХНИКА» 8 (920) 836-65-08; г. Ковров: «МОТО-МОТО» 8 (906) 615-56-56 / «ФОРСАЖ» 8 (49232) 9-62-26; г. Кольчугино: «МОТОТЕХНИКА» 8 (905) 149-15-65; г. Конаково: «ВЕЛО ШТАТ» 8 (48242) 3-33-35; г. Кострома: «СПОРТ ПЛЮС» 8 (964) 152-42-42 / «КУЛЬТТОРГ» 8 (4852) 44-95-86; г. Красноярск: «ДИАНА СПОРТ ОПТ» 8 (391) 250-19-29; г. Курган: «ЭКСТРИМ-КЛУБ» 8 (3522) 44-25-27; г. Курск: «КУРСК-МОТО» 8 (4712) 39-53-39; г. Лабытнанги: «ДРАЙВ» 8 (34922) 3-34-59; г. Ленинск-Кузнецкий: «СТАРТ» 8 (38456) 3-09-96; г. Липецк: «СТАРТ» 8 (4742) 23-40-34; г. Магнитогорск: «ТОРНАДО» 8 (3519) 220-580; г. Малоярославец: «СПОРТТОВАРЫ» 8 (964) 148-55-70; г. Михайловка: «БАЙК-ПОСТ» 8 (84463) 4-04-17; г. Мурманск: «МОТО Салон» 8 (815) 224-46-48; «TORRES МОТО» 8 (8152) 55-13-55; г. Набережные Челны: «МОТОРЫЧ» 8 (8552) 36-67-00; г. Надым: «МОТОРНЫЕ МАСЛА» 8 (961) 550-37-63; г. Находка: «ОЛИМП» 8 (4236) 68-37-38; г. Нерехта: «МОТО Салон» 8 (49431) 78-0-44; г. Нефтеюганск: «ЭВРИКА» 8 (3463) 23-87-07; г. Нижний Новгород: «ВЕЗДЕХОДОВ» 8 (831) 423-00-18 / «STELS ПОВОЛЖЬЕ» 8 (831) 280-82-92 / «АНГАР 8» 8 (952) 469-88-88 / «МОТОФРИ» 8 (83171) 51-4-14; г. Нижний Тагил: «СНЕГОХОДЫ УРАЛА» 8 (3435) 96-38-34; г. Новокузнецк: «МОТОЦИКЛИСТ» 8 (923) 467-77-33; г. Новосибирск: «МОТОМИР» 8 (383) 343-37-88 / «ЛИТОШМОТОРС» 8 (383) 380-99-97; г. Новый Уренгой: «ЭКСТРИМ» 8 (3494) 94-68-74; г. Орел: «АДРЕНАЛИН» 8 (4862) 48-70-30; г. Оренбург: «РЕГОНА» 8 (3532) 23-49-18; г. Орск: «ТАНДЕМ» 8 (3537) 29-90-30; г. Павлово: «МОТОФРИ» 8 (83171) 5-14-14; г. Пенза: «АУТОFAN» 8 (8412) 51-51-08 / «ЭКСТРИМ SPORT» 8 (8412) 44-47-24 / «МИР ЭКСТРИМА» 8 (342) 276-99-06 / «АДМИРАЛ МОТОРС» 8 (342) 226-24-04 / «А.В.Т-СПОРТ» 8 (3412) 558-448; г. Петропавловск-Камчатский: «СТАРТ» 8 (4152) 46-13-96; г. Прокопьевск: «МОТОЦИКЛИСТ» 8 (3846) 62-38-77; г. Пятигорск: «STELS» 8 (905) 445-66-60 / «МОТО-CITY» 8 (8793) 40-44-15; г. Ростов-на-Дону: «КВАДРОПАРК ДОН» 8 (863) 278-82-64; г. Рыбинск: «БУРАНЬ-РУСЬ» 8 (4855) 22-27-20 / «СНЕГОХОД-СЕРВИС» 8 (4855) 28-13-33; г. Рязань: «STELS» 8 (910) 643-42-39 / «БАЙКЕР» 8 (4912) 92-92-92; г. Салехард: «ДРАЙВ» 8 (34922) 3-34-59; г. Самара: «STELS» 8 (846) 957-23-96 / «МОТО-ВЕЛО-СПОРТ» 8 (846) 224-36-62; г. Санкт-Петербург: «МОТОСТИЛЬ» 8 (812) 951-90-97; «СИЛВЕР» 8 (812) 513-85-11; г. Саранск: «ПЕГАС» 8 (8342) 37-32-05; г. Саратов: «MOTOR STORM» 8 (8452) 98-83-96 / «МИР ЭКСТРИМА» 8 (8452) 20-80-15; г. Сасово: «БАЙКЕР» 8 (4912) 92-92-92; г. Слободской: «ШТИЛЬ» 8 (833) 624-75-75; г. Смоленск: «АВТО ОЛИМП» 8 (903) 649-47-77 / «ФОРСЛАЙН» 8 (4812) 31-72-35; г. Советск: «ТЕХНИКА И САД» 8 (40161) 3-81-51; г. Ставрополь: «МОТОГАРАЖ» 8 (905) 445-66-60; г. Сургут: «POLARIS» 8 (3462) 23-62-59; г. Сызрань: «СЕЛЪМАШЗАПЧАСТЬ» 8 (8464) 37-03-03; г. Тамбов: «МОТО» 8 (920) 48-23-569; г. Тверь: «АДРЕНАЛИН.РУ» 8 (495) 38-000-32 / «ДЕД ШУКАРЬ» 8 (4822) 50-70-07 / «ГОРКИ 69» 8 (4822) 70-24-64; г. Тобольск: «ЭКСТРИМ» 8 (3456) 24-52-55; г. Тольятти: «ХОНДАМАРИН» 8 (8482) 36-93-45; г. Томск: «МОТО-ТЕХ» 8 (3822) 20-01-18 / «МОТОМАГ» 8 (3822) 52-35-07; г. Тула: «КВАДРО» 8 (4872) 35-88-88; г. Тюмень: «КАМОТОРС» 8 (3452) 38-58-60 / «УГА-АВТО» 8 (3452) 49-17-40; г. Углич: «ПРОФЕССИОНАЛ» 8 (4852) 98-97-71; г. Улан-Удэ: «ЗА РУЛЕМ» 8 (3012) 41-90-03; г. Ульяновск: «МОТО 73» 8 (8422) 24-90-75 / «ТЕХЦЕНТР АВТОМИР-СЕРВИС» 8 (8422) 43-94-90; г. Уссурийск: «ОЛИМП» 8 (4234) 31-50-30; г. Уфа: «ЭКСТРИМ» 8 (347) 256-27-27 / «ВАУМОТО» 8 (347) 230-24-53 / «ЭКСТРИМ» 8 (347) 256-27-27; г. Ханты-Мансийск: «ИХТИАНДР» 8 (3467) 33-90-90; г. Челябинск: «ДОСТУПНАЯ МОТО И ЭКСТРИМ ТЕХНИКА» 8 (351) 260-98-40 / «УДАЧНАЯ ТЕХНИКА» 8 (351) 211-52-60; г. Череповец: «STELS» 8 (8202) 54-15-13; г. Чита: «САДКО МОТОРС» 8 (3022) 41-53-57; г. Южно-Сахалинск: «СТЕЛСМОТО-ДВ» 8 (4242) 30-30-11; г. Юрьев-Польский: «STELS» 8 (49246) 340-63; г. Якутск: «ЕВРОЛАЙН» 8 (4112) 44-76-52; г. Ярославль: «ПРОФЕССИОНАЛ» 8 (4852) 98-97-71 / «КУЛЬТТОРГ» 8 (4852) 44-95-86 / «АВТОРИМ» 8 (4852) 45-04-55 / «МОТО ЗАЖИГАЛКА» 8 (4852) 97-22-22

Наши информационные партнеры

