

WWW.VELOMOTORS.RU

STELS

Образ жизни/Way of life

Media



STELS

Media

Образ жизни/Way of life



STELS ОБЗОР СОБЫТИЙ И НОВОСТЕЙ КОМПАНИИ

- Кубок Санкт-Петербурга и Ленинградской обл. по квадроскроссу
- Квадро-Масленница в Санкт-Петербурге
- Test-Drive снегоходов STELS
- СМИ о заводе
- Test-Drive STELS ATV 800D
- Test-Drive STELS UTV 800 Dominator
- Обзор квадроциклов STELS
- Test-Drive STELS 600 Benelli
- НОВИНКА STELS 400 GS



БЕЛОМОТОРС

STELS

Media

Образ жизни/Way of life



20 января 2013 года прошел первый Открытый кубок Санкт-Петербурга и Ленинградской области по квадроску для подрастающего поколения спортсменов. Гонка проходила на учебной трассе детской школы квадроциклиста «Stels Riding Academy» на базе мотосалона «MotoStyle».

В соревновании приняло участие 16 спортсменов, в классах 50 куб. см, 90 куб. см, 250 куб.см.

На протяжении всего мероприятия царила приятная атмосфера праздника, интересно было как участвовать, так и наблюдать за всем происходящим.

Самым юным спортсменам едва исполнилось 5 лет, но у каждого уже есть своя команда. Папы готовы в любую минуту прийти на помощь и вытащить из снега. Мама ждут на финише с запасным комплектом одежды. И самые преданные фанаты – бабушки, с чаем и бутербродами поддерживают боевой настрой гонщиков.

Для многих спортсменов это были первые соревнования и, конечно, помочь преодолеть волнения помогали тренеры. Опытные гонщики, мастера спорта Артем Кучеренко и Алексей Зенкин настраивали юных спортсменов на нужный лад и контролировали весь соревновательный процесс.

Квалифицированная судейская команда следила за соблюдением правил мероприятия, но юные спортсмены были настолько увлечены гонкой, что не заметив финального флага порой были не прочь проехать еще кружок.

Несомненно, мероприятие удалось. Особенно порадовала пунктуальность проведения заездов.

По результатам соревнований победителями стали:

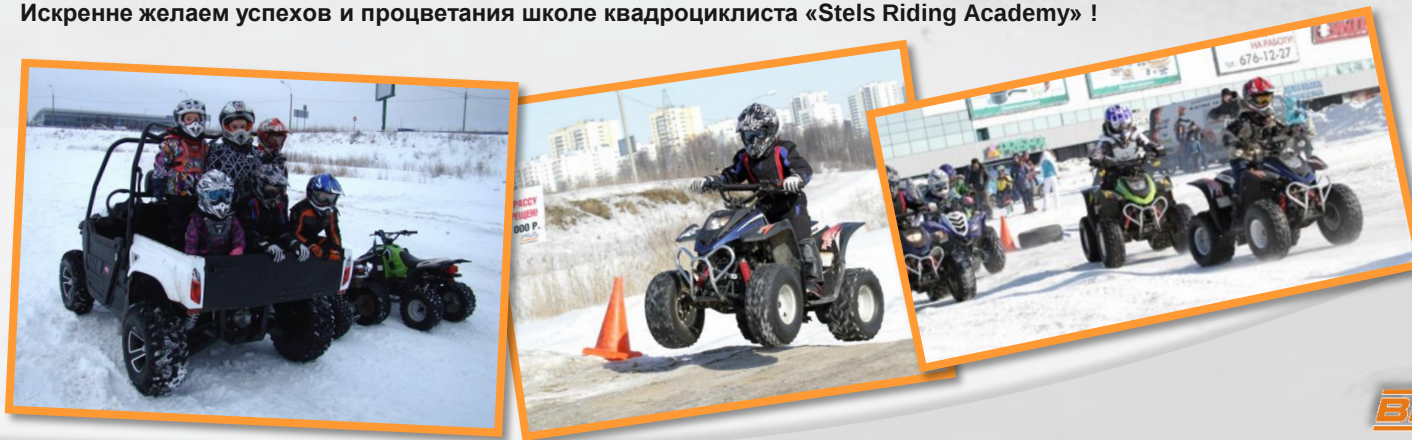
50 куб: I Кривахижин Гриша; II Кожемякин Никита; III Урядников Дня

90 куб: I Гаврюшенко Родион; II Асташин Вася; III Пивкин Дима

250 куб: I Белоусов Никита; II Журавлев Ваня; III Гришаев Андрей

От лица группы компаний «Веломоторс» выражаем признательность мотосалону «MotoStyle» за развитие квадроциклетной культуры Ленинградской области и активное продвижение бренда STELS.

Искренне желаем успехов и процветания школе квадроциклиста «Stels Riding Academy» !

**ВЕЛОМОТОРС**

Квадро-Масленница в Санкт-Петербурге

17 Марта 2013 года на учебно-тренировочной трассе детской школы по безопасному управлению квадроциклом «SnowWolf Rider School» прошел праздник Квадро-Масленица. Все мероприятие проходило при поддержке мотосалона «MotoStyle», официального дилера ООО «Веломоторс»

В состав мероприятия были включены показательные выступления учеников команд «SnowWolf Rider School» и «Stels Riding Academy».

На старт вышло 18 юных райдеров. Было проведено 3 заезда для спортсменов класса 250 куб.см. и 2 заезда для малышей 50 куб.см. и 90 куб.см. Организаторы мероприятия блестяще подготовили трассу для гонки, предусмотрев все опасные моменты. Ведь в условиях соревновательного процесса манера езды юных райдеров меняется на более агрессивную и исход гонки зачастую непредсказуем. Соревнования получились захватывающими для самих участников и особенно для многочисленных зрителей, прибывших поболеть за юных спортсменов. Даже падения не сбивали с толку малышей, и они продолжали борьбу за первое место.

После объявления победителей и церемонии награждения, приглашенные артисты помогли согреться веселыми конкурсами, песнями и плясками. Малыши с радостью водили хоровод и с интересом наблюдали за церемонией сжигания Чучела.

Завершением мероприятия послужил сладкий стол, где всех накормили горячими блинами с чаем.

Группа компаний «Веломоторс» благодарит мотосалон «MotoStyle» за долгое плодотворное сотрудничество и успешное продвижение бренда STELS в Ленинградской области.

Мы поддержим вас во всех начинаниях!



STELS

Media

Образ жизни/Way of life



НОВЫЙ РУССКИЙ СНЕГОХОД

С 25 по 27 прошла долгожданная презентация первых снегоходов собственного производства компании «Веломоторс».

Снегоходная техника выпускается на мощностях Жуковского МотоВелозавода в Брянской области. Все комплектующие, кроме двигателя и электрооборудования, производятся в России.

В частности для теста были представлены три новинки: STELS V800, STELS 625, STELS 520. Тест-драйв проходил в Подмосковье на базе спортивно-охотничьего комплекса «Бисерово Спортинг». Журналисты испытывали технику на извилистых лесных тропах и покоряли на снегоходах заснеженные подмосковные склоны. Более того, были проведены испытания «на выносливость»: один снегоход успешно тянул за собой два других.

Техника превосходно выдержала все проверки и отлично себя показала.

По итогам теста можно с уверенностью заявить – снегоходы STELS, это отличная техника для тяжелой работы и хорошего времяпровождения зимой.

**ВЕЛОМОТОРС**

Новый игрок. Снегоходы Stels



Российский рынок снегоходов, в привычном для многих из нас понимании, — это рынок дорогих игрушек. Однако львиную долю этого «пирога» составляют самые недорогие утилитарные модели. «Рабочие лошадки» полярников, нефтяников, егерей, жителей Крайнего Севера... Зачастую, снегоход — единственное средство передвижения. В России утилитарники продаются десятками тысяч в год, а выбор в этом самом нижнем ценовом сегменте невелик. Рыбинская продукция да японский «викинг». Все остальные «коты», «линксы» и прочие «поларисы» — уже значительно дороже. Именно поэтому появление на рынке нового игрока — это событие более чем значимое.

В прошлую среду компания «Веломоторс» представила журналистской общественности свою новую разработку — снегоход под маркой Stels. Новинка долгожданная и даже в чем-то мифическая. Первые разговоры о ней начались несколько лет назад, а прошлой осенью нам даже дали «потрогать» первый прототип во время экскурсии на завод, и вот, наконец, первые «боевые» испытания.

На суд журналистов выкатили аж три модификации снегохода. Но начнем по порядку. Аппарат — полностью собственная разработка компании «Веломоторс» — об этом они с гордостью говорят. Разумеется, опытный глаз бывалого снегоходчика заметит некоторые конструктивные сходства с западными аналогами, однако руководитель инженерно-технического центра компании Влад Новиков во время презентации модели сказал: «Перед нами не стояло задачи изобретать колесо. Нашей целью было максимально его улучшить».

Многие технические решения — рама, ходовая часть — были разработаны на основе опыта финских коллег. Не могу сказать, что это плохо. Проверенные годами решения и конструкции будут преподносить меньше сюрпризов в процессе эксплуатации. Такое решение наиболее рационально.

Итак, рама стальная, туннель гусеницы тоже выполнен из стали. Подвеска лыж телескопическая — именно такую конструкцию предпочитают большинство пользователей утилитарных снегоходов. Простая и надежная конструкция не боится встреч с бревнами, камнями и прочими «подснежниками», коих в лесу и в поле предостаточно. Да и обслуживания такая конструкция практически не требует. Лыжи производства лидера рынка, фирмы Comoplast. Помимо этого, на тестовых снегоходах были установлены расширители лыж. Ход передней подвески — 150 мм.

Снегоход относится к классу SWT — super widetrack. Ширина гусеницы составляет 650 мм. Кстати, гусеница используется отечественная, ее производят в Курске...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](http://SAITE.VELOMOTORC)

«Moto@Mail.Ru» март 2013 (текст — Павел Курлапов, фото — Ян Сегал)

Компания «Веломоторс», начавшая свою деятельность в 1996 году с продажи велосипедов, расширилась настолько, что претендует на звание самого крупнейшего производителя вело- и мототехники в России.



В МАСШТАБЕ ВСЕЙ СТРАНЫ

Количество производственных мощностей продолжает увеличиваться. В 2008 был выкуплен велозавод в городе Жуковка под Брянском (ранее здесь выпускали велосипеда «Десна»). Когда производство было развернуто, «Мотоэксперт» принял приглашение на инспекционную поездку.

К выпуску мотоциклов в России принято относиться с изрядной долей скептики. Отправляясь на завод компании «Веломоторс» в Брянскую область, я иллюзиями себя не тешил. Зачастую псевдоотечественные производственные площадки выглядят так: китайские мотоциклы собираются из готовых комплектов настолько качественно, насколько таковой может быть конкретная модель, затем поверх сложнопроизносимых названий клеится русский лейбл, и мотоцикл отправляется на прилавок. Владельцы компаний разводят руками, понимая, что при низкой популярности мотоциклов это уже победа.

Компания «Веломоторс» одна из первых смогла вырваться из этого порочного круга. Велосипеды, выпускаемые под брендом STELS, уже давно прошли стадию недоверия у покупателей, мотоциклы и скутеры пользуются неплохой популярностью у новичков, а на квадроциклах без тени сомнения ездит большая половина моих знакомых и умудряются выезжать на соревнования.

Завод в Жуковке, в исходном состоянии похожий на декорации из низкобюджетного фильма ужасов, после реконструкции вызывает эмоции на грани с восхищением...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

РОЖДЕНИЕ НАРОДНОГО КВАДРИКА



Прогуливаясь по маленькому городку Жуковке, что на Брянщине, наткнулся я на старую надпись, выведенную аршинными буквами» «Десна» – народный велосипед». Имя собственное здесь давно пора заменить на STELS. И это не будет преувеличением. А еще подумалось, что вместо слова «ВЕЛОСИПЕД» скоро можно будет поставить «КВАДРОЦИКЛ».

КВАДРО НА ВСЕХ

- Сами на квадриках-то катаетесь?
- Не-е... Нам это надо? Дороговато стоит...
- Около 200-300 тысяч – не так чтобы очень.
- Лучше крышу возвести...

А может, не возвести, а что-то другое, но суть ясна: дорогая техника, хотя кажется за эти деньги трудно найти что-то достойнее. Диалог состоялся с рабочими на конвейере ЖМВЗ – Жуковского мотовелозавода, где, как известно, появляются на свет квадрики марки STELS. Да, пока еще они доступны не всем, но компания «Веломоторс» делает многое для снижения их себестоимости, а значит, и конечной цены. Наверное, это из области фантастики, но почему бы не помечтать: когда-нибудь конвейерное производство ATV Stels достигнет такого уровня, что повторится история Генри Форда с его «народным автомобилем» Ford T, а рабочие ЖМВЗ смогут себе позволить купить выпускаемую ими продукцию...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)



«Полный привод 4x4» декабрь 2012 (текст – Андрей Фаробин, фото – «Веломоторс»)

Всерьез и надолго

В 2008 году компанией «Веломоторс» был выкуплен велозавод в городе Жуковке, на котором некогда выпускались велосипеды «Десна». В девяностых годах частая смена хозяев превратила завод в прямом смысле в руины. Так что налаживать современное производство вело- и мототехники в Жуковке пришлось в прямом смысле с нуля.

Со сборочного конвейера завода в Жуковке первый квадроцикл сошел 28 июля 2009 года. На полную мощность заработал сварной цех с роботизированными постами по изготовлению рам для всех моделей мотовездеходов. Одновременно на заводской территории началось строительство новых корпусов и установка новейшего оборудования в заготовительном цехе. Сегодня он сдан в строй.



Заготовительный цех оборудован своими подъездными железнодорожными путями, что позволяет осуществлять разгрузку прямо в цеху. Здесь делают заготовку деталей из труб для предприятия и производят пластиковые детали методом формовки и выдува. Трубопрокатный стан рассчитан на производство электросварных прямошовных труб диаметром от 16 мм до 50 мм. Толщина производимых труб от 0,7 мм до 2 мм. 90 метров трубы производятся за одну минуту.

На ближайшее время запланирован пуск второго трубного стана. В цеху установлено три термопластиковых автомата для изготовления пластиковых деталей методом литья. Для производства полых внутри пластиковых элементов смонтирован станок, который создает пластиковые детали методом выдувания. На данный момент готовы к использованию матрицы для всех пластиковых деталей квадроцикла модели Hunter и матрицы для пластиковых элементов снегохода собственной разработки компании «Веломоторс»...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

STELS

Media

Образ жизни/Way of life

**Феникс**

С тем фактом, что компанию «Веломоторс» знают на всей территории нашей необъятной Родины, не поспоришь. Известность фирме принесла, в первую очередь, техника, выпускаемая под торговой маркой Stels. Сегодня эти велосипеды, скутеры, квадроциклы и мотовездеходы можно встретить практически на всей территории бывшего Союза. Но так было далеко не всегда.



Все начиналось 14 лет назад, на еще дымящихся развалинах Советской империи. В 1998 г. в подмосковных Люберцах был организован первый небольшой цех по сборке детских велосипедов, а уже в 2004 г. недалеко от поселка Кубинка ввели в эксплуатацию полноценный завод по производству двухколесной продукции. Еще через два года был заложен первый камень в фундамент второго велопредприятия в станице Крыловская Краснодарского края (сегодня здесь собирают мотоциклы и скутеры). А в 2008 г. произошло, на мой взгляд, знаковое событие: «Веломоторс» приобрел старейшее российское велопроизводство в г. Жуковка Брянской области. Почему знаковое, спросите вы? Я думаю, все вопросы отпадут сами собой в конце моего повествования.

Производство в Жуковке существует с «доисторических» времен...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)



«Моторевю» декабрь 2012 (текст – Юрий Солонович, фото – «Веломоторс»)

ВЕЛОМОТОРС

1000 АРГУМЕНТОВ «ЗА»



Последние капризы

Я не очень верю в мистику, но может, у техники все же есть душа? Иначе как объяснить, что квадрик исправно отработал полгода и закапризничал лишь в момент его возвращения хозяину — компании «Веломоторс»? Наверное, обиделся, что я отдаю его назад, в приют, где его снова пустят по рукам. Он буквально отказывался ехать несколько десятков метров до грузовика, который прибыл за ним. Правда, надо заметить, что намек на этот каприз был с самого начала.

В первом же материале я отметил, что порой при трогании наблюдается неприятное дергание машины, срыв крутящего момента, идущего по трансмиссии. Я грешил на вариатор, но виноват, видимо, оказался механизм включения передачи. На эту мысль меня навел тот факт, что при срыве момента на информационном дисплее пропадал значок H или L. Происходит недовключение передачи, и при возрастании нагрузки ее выбивает. Об этом говорит и характерный дребезг шестерен. Недавно мне сообщили из сервиса, что дело действительно в нарушении работы механизма переключения.

После тщательной финальной мойки квадроцикла перед сдачей он вдруг отказался заводиться. Теперь хотел винить реле включения стартера, что под сиденьем: видимо, хорошенько промочил его мойкой высокого давления. Перемыкая отверткой силовые контакты, стартер удалось оживить. Позже выяснилось, что промокло не реле, а курок запуска на руле. Просохнет, скорее всего. За все время это первый случай такого рода, хотя квадрик и мыл не раз, и в воде топил.

Не лейбл, а ценник

Итак, 1000 км позади. Наверное, можно было проехать и больше, но не довелось. На мой взгляд, и этого пробега достаточно, чтобы сказать определенно: квадрики Stels не так плохи, как считают некоторые. Мне приходилось слышать мнение, что в серьезное дальнейшее путешествие стоит отправляться только на брендовой технике. Впрочем, сейчас Stels — это тоже бренд...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

НОВЫЕ МУСКУЛЫ



Ни для кого не секрет, что японский авто-и мотопром в 50-е в основном копировал лучшие образцы английской и американской продукции. И, надо сказать, не всегда хорошо. Порой клеймо «made in Japan» на мотоцикле было синонимом словосочетания «некачественная продукция». Но фантастическое трудолюбие и неустрашимое желание быть впереди позволило японской двух- и четырехколесной технике завоевать весь мир. Спустя много лет подобный путь прошли тайваньские и корейские производители.

Сегодня же подобные метаморфозы переживают китайские авто и мотопредприятия, за несколько последних лет мутировавшие из грязных полуподвальных мануфактур в современные, хорошо оснащенные производства. Которые, правда, по большей части выпускают многочисленные клоны автомобилей, мотоциклов и квадроциклов именитых марок. Главный критерий производства — максимальное внешнее сходство с оригиналом. А вот начинка, как правило, оставляет желать лучшего. В основном вся техника оснащается простыми, как деревянные палочки для еды, слабосильными и недорогими в производстве двигателями. То есть нужно быть готовым к тому, что, покупая китайскую копию Suzuki Hayabusa, вы неминуемо получите 250-кубового «дистрофика» с двигателем мощностью 15 л. с. Чего греха таить, сегодня «отечественная» «отверточная» техника в большинстве своем страдает от того же самого недуга. Красивая и нарядная «обертка» и маломощный, вялый силовой агрегат. Но, как показывает история, век популярности такой (как правило, очень бюджетной) техники недолог. И если производитель желает играть в «высшей лиге», то в первую очередь ему нужна «правильная» силовая установка.

На первый взгляд семейство мотовездеходов side-by-side компании «Веломоторс» от недостатка «мяса» в своих двигателях страдало не сильно, характеристики моторов — вполне на уровне конкурентов...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

ПОДЪЕМ МАНУФАКТУРЫ

Как ни относиться к технике STELS, все же она остается, пожалуй, самой массовой в России, ибо по соотношению цена-качество-простота обслуживания ей вряд ли найдется конкурент. Да и качество улучшается с каждым годом, в том числе благодаря модернизации и локализации производства.

Один из заводов «ВЕЛОМОТОРС», выкупленный компанией в 2008 году, находится в городе Жуковка Брянской области. Раньше он выпускал велосипеды «Десна», а теперь — велики, квадроциклы и снегоходы Stels.

Завод построили практически заново: один полуразвалившийся старый корпус специально оставили «на память», другие либо снесли, либо, сохранив каркас, достраивают современными стенами и перекрытиями. Внутри цехов — удивительно чисто, строго и спокойно: рабочие не суетятся, почти не разговаривают, не бродят бесцельно. Перекуры и обед — строго по расписанию. Завод — практически единственное достойное место работы в городе, и большинство жителей так или иначе связаны с ним. Конкурс на рабочие места большой, так что халтурить не получится.

На заводе запущен полный цикл производства велосипедных рам (от заготовки до финишной покраски), конвейер по сборке велосипедов, модернизирован сварочный цех по изготовлению рам для мотовездеходов. В новом цехе работают два сборочных конвейера: один для мотоциклов и скутеров, второй для квадроциклов.

Однако завод энергично отходит от простой сборки и стягивает производство комплектующих под свою крышу. Уже сейчас рамы великов и квадриков (а скоро и снегоходов) полностью делаются на заводе: с Новолипецкого металлургического комбината поступают стальные листы, которые режутся на полосы разной ширины, сгибаются и свариваются в трубы нужного диаметра, из которых потом сварят рамы, вилки, рулевые стойки и другие части велосипедов, снегокатов, мотовездеходов и снегоходов.



Весь пластик для квадриков серии Hunter и снегоходов Stels тоже делается на заводе методом литья, ротоформовки или выдува из гранулированных полимеров.

Уже проходит финальные испытания станок для изготовления литых алюминиевых деталей, например, опор двигателя для снегохода, который запустят в серию уже весной 2013 года. А через год-полтора планируется начать строительство цеха гальванизации — будут хромировать велорули и другие детали.

Мало того, уже строится отдельный цех для литья алюминиевых деталей нового двигателя для квадроциклов и снегоходов, который будут производить по чертежам, технологиям и под строгим контролем одной немецкой фирмы, название которой пока, правда, не разглашается. Так что в обозримом будущем тайваньско-китайские друзья Stels будут огорчены известием о прекращении сотрудничества с ними в деле сборки квадроциклов — компания хочет значительно поднять качество своей продукции, переведя ее на новый, более надежный и технологичный силовой агрегат. А когда «Веломоторс» достроит и запустит собственный конструкторско-дизайнерский цех, может быть, эргономику и дизайн техники также удастся поднять на новый уровень

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

ПРОГУЛКА ПО ЗАВОДУ

Корреспондент журнала ОФФ-РОУД ДРАЙВ провел целый день, гуляя по цехам в сопровождении главных инженеров завода и холдинга, знакомясь с новым оборудованием и технологиями производства «Веломоторс».

Все начиналось в 2008 году, когда руководство известного производственного объединения «Веломоторс» приняло решение выкупить разоренный завод в городке Жуковка Брянской области.

Завод давно не действовал, и состояние его цехов можно было охарактеризовать всего двумя словами: «полная разруха». План модернизации включал в себя как строительство новых цехов, так и глобальное обновление оборудования. Общая сумма запланированных инвестиций составляла ни много ни мало 20 000 000 евро, и половина этих денег была освоена уже в 2008—2010 годах. Хочется отметить одно немаловажное обстоятельство: заграничные инвесторы в этот проект не привлекались. В результате столь масштабных вложений первый квадроцикл сошел с конвейера уже летом 2009 года. Но из-за недостатка действующих производственных мощностей многие комплектующие и материалы приходилось заказывать на стороне, в том числе и за границей. Это существенно удорожало конечную продукцию.

Больше всего денег высасывала покупка труб для изготовления рам квадроциклов и велосипедов, так что запуск собственного трубопрокатного производства стал совершенно логичным шагом. Теперь весь цикл работ по изготовлению рамных конструкций происходит непосредственно на заводе, а у специалистов «Веломоторс» есть все основания для заверений, что в ближайшее время цена на изделия не только не будет повышаться, а наоборот, даже несколько снизится...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)



«ОФФ-РОУД ДРАЙВ» январь 2013 (текст – Лёня Немодный, фото – «Веломоторс», Лёня Немодный)

Возрождение

Лично я до самого последнего момента не верил, что буквально в ближайшие год-два на нашем рынке появятся снегоходы Stels, а следом – семейство квадроциклов, спроектированное отечественными инженерами. Но побывав на заводе в городе Жуковке под Брянском, без натяжек констатирую: снегоходы быть, и свои квадроциклы «Веломоторс» создаст.

Эх, только бы не спешили господа со своими новинками.

Просчитали бы все более точно да над качеством поработали потщательнее. Оборудование-то реально позволяет стать законодателем не только самой высокой надежности и качества, но и самых низких цен на рынке.

Со сборочного конвейера завода в Жуковке первый квадроцикл сошел 28 июля 2009 года. Тогда на полную мощность заработал сварочный цех с роботизированными постами по выпуску рам для всех моделей мотовездеходов.

Одновременно на заводской территории начались строительство новых корпусов и установка новейшего оборудования в заготовительном цехе. Сегодня и он сдан в строй. Заготовительный цех оборудован своими подъездными железнодорожными путями – разгружаться можно прямо в цеху. В цеху делают заготовки деталей из труб и пластиковые детали (методом формовки и выдува). Трубопрокатный стан рассчитан на производство электросварных прямошовных труб диаметром от 16 до 50 мм. Толщина производимых труб – от 0,7 мм до 2 мм. Производительность – 90 метров труб в минуту. На ближайшее время запланирован пуск второго трубного стана.



В цеху также установлены три термопластиковых автомата для изготовления пластиковых деталей методом литья. Для производства пластиковых элементов полых внутри смонтирован станок, работающий методом выдувания. На данный момент готовы матрицы всех пластиковых деталей квадроцикла модели Hunter и снегохода собственной разработки компании «Веломоторс». Первую предсерийную партию снегоходов планируется выпустить уже в декабре, а пуск серийного производства намечен на весну 2013 года. Одновременно с пуском снегоходного конвейера стартует производство мотоциклов с объемом мотора в 600 см³.

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

«Автомобили» январь 2013 (текст – Автомобили, фото – «Веломоторс»)

СЕРЬЕЗНАЯ ЗАЯВКА



Компания «Веломоторс» не устает радовать новыми квадроциклами и мотовездеходами. В этот раз, несмотря на снег и мороз — не самую квадроциклетную погоду, мы поехали тестировать новый side-by-side STELS UTV 800 Dominator.

ПАРУ ЛЕТ НАЗАД Я тестировала другой мотовездеход Stels — тоже 800-ку, но сработанную в сотрудничестве с китайской фирмой Hisun. Он был симпатичен на вид и крепко сбит, но довольно уныл: еле-еле тащил одну меня по слою снега толщиной сантиметров 20. Да и резина была так себе. С тех пор «Веломоторс» взял курс на повышение качества и отходит от своих прежних китайских и даже тайваньских партнеров, но за новых немецких еще крепко не зацепился (см. статью «Подъем мануфактуры» в 5К, №1, 2013), поэтому иногда еще приходится пользоваться шилом вместо мыла — двигатель и комплектующие нового UTV 800 Dominator приходят в Россию от компании Odes, производственные мощности которой расположены в Китае и на Тайване. Раму и пластик «Веломоторс» делает на своем заводе в Жуковке, сборку осуществляет там же. К ее качеству, правда, есть претензии. Понятно, что это первая партия, что еще не все оборудование правильно настроено, что будут множественные доработки, но постоянно открывающиеся на ходу дверцы и крышка бардачка, а также серьезные зазоры между пластиковыми деталями — это не дело.



К «салону» есть и другие претензии: в сиденьях остро не хватает дренажных отверстий, через которые должна уходить всякая лишняя жидкость, попавшая в салон во время дождя, форсирования брода или покатушек по грязи; ручки открывания дверей — еще неудобней, чем у Yamaha Rhino (на него Dominator подозрительно похож внешне); педали газа и тормоза расположены высоко и близко друг к другу — когда нажимала на тормоз, регулярно попадала ногой и по газу тоже.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)



Совершенство простоты



Stels UTV 800 Dominator
800 см³, 500 кг
цена: 340 000 руб.

Сейчас много говорят и пишут про квадроциклы класса SSV — машины, в которых водитель и пассажир сидят рядом, а сзади имеется грузовая платформа. Этот класс уверенно завоевывает сердца любителей офф-роуда. Вот и компания «Веломоторс» порадовала своих почитателей очередной новинкой, SSV с двигателем V-twin объемом 800 см³.

Прошли те времена, когда потребителю, выбирающему квадрик подешевле, было все равно, как он выглядит. Сегодня производителей бюджетной техники вопросы дизайна волнуют ничуть не меньше, чем создателей ATV сегмента премиум. Вот и новый квадроцикл отечественной марки Stels по своему внешнему виду ничем не уступает зарубежным конкурентам. Линия развития современных SSV давно уже разделилась на два направления: утилитарных и спортивных машин. При этом обе категории так или иначе пересекаются в туристическом сегменте.

Наше первое знакомство с утилитарным Stels UTV 800 Dominator, по старой традиции компании «Веломоторс», состоялось на мотокроссовой трассе около подмосковной Купавны. В общем, ни дрова всласть повозить, ни насладиться удобством разгрузки кузова самосвального типа нам не довелось. Если представление техники проходит на трассе для экстремальных видов спорта, то не остается ничего другого, как гонять аппарат по трамплинам и упорам. К безусловно положительным итогам испытаний можно отнести тот факт, что нам так и не удалось ничего сломать, хотя мы честно старались...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)





СМЕНА ДОМИНАНТЫ

Компания «Веломоторс», как сказали бы люди военные, продолжает наращивать свое присутствие на рынке техники для активного отдыха. Встречайте... нет, давно ожидаемый снегоход будет чуть позже, а пока осмотрим очередную новинку – Stels UTV 800 Dominator.



ТАЙНАЯ МОЩЬ

Мотовездеходы с поперечной посадкой pilota и пассажира под маркой Stels известны так же давно, как и квадрики. На смену HiSun приходит Dominator: первые товарные партии отгружены дилерам еще в конце прошлого года. «Стелсовцы» решили, что эта модель (разумеется, с азиатским разрезом глаз, точнее фар) производство которой, однако, налажено на заводе в Жуковке, превосходит предшественников и именно она должна править бал в стане UTV. Решение зиждется не на пустом месте. Машина укомплектована двухцилиндровым V-образным двигателем объемом 800 см3. Мощностью, фигурирующая в официальных технических характеристиках, равна 60 л. с., и это чувствуется.

Покатушки пришлось на зиму: в пору было седлать снегоходы, но нам подсунили колеса. Dominator рассекал снег по колено очень даже бодренько! Понятно, что грязь не снег, но непохоже, что вездеход тут спасует в плане нехватки крутящего момента на колесах.

МЕТОДОМ САМОЛИКВИДАЦИИ

Еще одна особенность машины – широкая колея, ее разлапистость сразу бросается в глаза. Эти факторы оказывают положительное воздействие на устойчивость UTV в поворотах. Но, вероятно, несколько ограничивают маневренность в стесненных условиях: например, проезд между тесно растущих деревьев в лесу может оказаться проблемой. В этой связи сразу вспоминаются боковые зеркала, входящие в штатную (она, кстати, единственная) комплектацию: даже на тестовом экземпляре одно зеркало было оторвано, что говорит о совершенной непрактичности этих элементов. Уж лучше было установить центральное зеркало, впрочем, и оно вряд ли остро необходимо...

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

БОЕВАЯ МАШИНА КРАСНОЙ ШАПОЧКИ



Шестьдесят дико пасущихся лошадей, снятых с 800 см3 объема, в полной мере оправдывают грозное имя "Доминатор". Такие показатели выглядят внушительно на фоне более именитых конкурентов...

Исторически мотовездеход, а тем более sideby-side с двумя полноценными посадочными местами и кабиной, незаменимая в хозяйстве вещь.

Но только не когда дело касается россиян, в особенности живущих в крупных городах. Любое приобретённое транспортное средство с намёком на внедорожность, будь то автомобиль, мотоцикл или мотовездеход, всенепременно должно за сезон несколько раз утонуть и пару раз сделать «уши». Журналистские покатушки не исключение. На премьерном тесте UTV 800 Dominator новинки в линейке side-by-side вездеходов компании Stels новой флагманской модели доставалось по первое число.

Пока коллеги фанатично крушили технику, было достаточно времени оценить «Доминатор» со стороны. Классический side-by-side выглядит как угрюмый квадроцикл, на который водрузили двухместную собачью конуру. Аппарат, похожий на озлобленный гольфкар, всем своим видом обязан вызывать у хозяина сугубо практические мысли. Типа привезти в кузове из леса охапку дров, два огромных пня и вязанку убиенных зайцев или нацепить ковш и почистить дорожки в округе... одним словом, тоска! STELS UTV 800 Dominator, напротив, побуждает к активным и не всегда безопасным действиям.

Тому виной кабина с острым углом атаки и скошенным верхом, сделанная на манер каркаса безопасности гоночного багги, а также хищный прищур двух раскосых фар, широкие просторные арки и расставленные по углам 26-е колёса. В самый раз Красной Шапочке, прорываясь сквозь лес, доставлять пирожки по развитой сети бабушек....

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)

МИРНЫЙ СОВЕТСКИЙ ТРАКТОР

Популярность бюджетных квадроциклов с каждым годом растет, расширяется и вторичный рынок. В этом номере мы расскажем о модификациях, слабых местах и особенностях выбора Stels 700D – сегодня, пожалуй, самого «народного вездехода».



ИСТОРИЯ

В 2009 году компания «Стелс» выпустила на рынок два 700-кубовых квадроцикла с индексами D и H. Квадроцикл с индексом H – «клон» ямаховского «Гризли», а D – детище завода Dinli Metal Industrial Co., Ltd в Тайване – машина, внушительным тиражом разошедшаяся по всей России. О ней и пойдет речь.



STELS ATV 700D
2009-н.в. / 695 см³ / 37 л.с. / 280 кг
135 000–290 000 руб.

Это короткобазный, по сути полутораместный квад с пассажирскими подножками и спинкой. В стандартном оснащении – лебедка, фаркоп и литые диски. За дополнительную плату предлагали стальные «кенгурятники» спереди и сзади. Хозяева «Стелсов» ранних выпусков жаловались на «дубовые» пружины подвески, и в том же 2009 году производитель их заменил на более мягкие. В 2010 году появилась модель 700GT – удлиненный на 140 мм полноценный двухместный квад. В 2011 году полутораместную версию «семисотки» с производства сняли, на ее место встали две новые длиннобазные 600-ка и 800-ка. Двухместная же версия подверглась небольшим доработкам: шноркели воздухозаборников расположились выше, улучшилась влагозащита вариатора и электропроводки, лебедка была модернизирована, а в рулевой колонке на смену втулкам пришли игольчатые подшипники, что повысило легкость и информативность рулевого управления...

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

STELS

Media

**Образ жизни/Way of life**

Намек на превосходство

Российская компания «Веломоторс» выпустила совершенно новый утилитарный квадроцикл. Полноприводный кузовок на колесах получил громкое название Stels Dominator.

В 90-х годах прошлого века мотоотделение компании Honda выпустило мотоцикл класса эндуро под названием Dominator. Хороший для своего времени был мотоцикл, простой и живучий. До сих пор их еще много бегают по дорогам мира...

Теперь российская фирма «Веломоторс» решила наречь этим же именем свое четырехколесное детище. Кстати, не будет ли из-за этого у нее проблем с японцами? Но нас как потенциальных потребителей это волнует меньше всего. Главное, чтобы ездило и не ломалось.

По своему назначению Stels UTV800 Dominator — типичный автоквадроцикл. То есть двухместный аппарат типа side-by-side с грузовым кузовом за спинами сиденьев. Он чисто утилитарный, без всякого намека на спорт, потому и называют такие на английский манер буквами UTV, что

расшифровывается как utility terrain vehicle, то есть «утилитарное транспортное средство для грунта». Значит ли это, что производитель не закладывает в способности своего детища большую проходимость, ограничивая его ездой по пересеченной местности и плохим дорогам?

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА [САЙТЕ ВЕЛОМОТОРС](#)



STELS

Media

Образ жизни/Way of life



В ГОСТЯХ У СКАЗКИ

Слух о появлении в модельном ряду мотоциклов Stels четырёхцилиндровой «шестисотки» пошёл достаточно давно. Первые шпионские фото появились два года назад, но представители «Веломоторс» держали язык за зубами с упорством своих земляков, брянских партизан. И вот на рынок вышел нейкед, собранный в России из китайских деталей, изготовленных по итальянскому образцу

Коллега Денис Панфёров прославился в мотоциклетных кругах не только своей профессиональной деятельностью, но и любовью к итальянским мотоциклам. Которых у него в гараже с каждым годом появляется всё больше. В ряд стоят Ducati 999R, MV Agusta Brutale, Husqvarna Nuda и какой-то незнакомый Benelli. Осмотрел со всех сторон, потрогал. Приличный итальянский мотоцикл: глянцевая «птичья клетка», трёхболтовая нижняя траверса, радиальные четырёхколодные суппорты, аккуратные подножки, спортивного вида ниппели, торчащие из дисков под прямым углом. В очередной раз позавидовал коллеге и пошёл искать Stels, который предстояло грузить в автобус и везти в тёплые края на тест. Искал долго, пока мне не сообщили, что тот Benelli – это на самом деле не совсем Benelli, а Stels 600 Benelli, плод слияния итальянского производителя с китайским капиталом. Появившийся на российском рынке по фантастической цене 210 000 рублей.



По всем законам здравого смысла мотоцикл не может стоить вдвое дешевле конкурентов и при этом не уступать им в каких-то параметрах. Обычно разница становится заметна уже при внешнем знакомстве. Ярко-ядовитое анодирование, грубые швы, вздувшиеся наклейки, надписи с грамматическими ошибками – на удешевлённой технике можно встретить любые чудеса. Но ни беглый осмотр, ни пристальное изучение с фонарём и лупой не показали ничего подозрительного. Даже покрышки – Metzeler Sportec M5, дорогая спортивно-туристическая модель. Если бы меня не предупредили о месте рождения мотоцикла, я бы ни на секунду не усомнился, что он сделан в Европе...

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



STELS

Media



Образ жизни/Way of life

STELS 400 GS – первый туристический эндуро под брендом STELS

Вы любите путешествовать и получать новые впечатления? Вам важно контролировать ваш маршрут и ваше время? Вы предпочитаете двигаться только в том направлении, которое сами для себя выбираете? STELS 400GS создан именно для вас!

Это первый туристический эндуро в мотоциклетной линейке STELS. Мотоцикл оборудован уже зарекомендовавшей себя ходовой частью STELS 400 Enduro и превосходным ветрозащитным обвесом от STELS 400GT. Таким образом, STELS 400GS представляет собой удачный симбиоз этих двух полюбившихся всем мотоциклов.

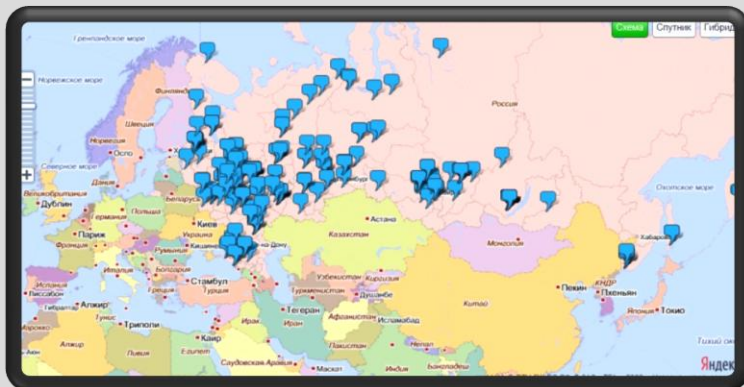
Он прекрасно ведет себя как на трассе, так и вне дорог. В снаряженном состоянии масса мотоцикла составляет всего 163 кг, что повышает его управляемость и придает уверенности на самых непредсказуемых маршрутах.

Смело отправляйтесь в длительные путешествия на STELS 400GS. Эргономичное сиденье и объемный бензобак 22 литра позволяют вам сполна насладиться поездкой. Надежный 4-тактный двигатель объемом 386,8 куб.см с жидкостным охлаждением легко осилит серьезные нагрузки, а вилка перевернутого типа передней подвески и задний моноамортизатор справятся с любым дорожным покрытием и даже с отсутствием такового.

В длительной поездке, на дороге и вне дорог – всегда и везде вы можете быть уверены в STELS 400GS.



Официальные дилеры компании ВЕЛОМОТОРС



Москва и МО: «АТВ4Х4.RU» (495) 517-56-90 / «АТВARMOR» (495) 411-90-20 / «АТВ-STELS.RU» (495) 585-37-84 / «AREXМOTO» (926) 664-66-55 / «INTER-MOTO» (495) 755-19-52 / «KVADROTEХNIKA» (925) 446-62-01 / «MOPEDA.NET» (495) 764-06-22 / «Q-MOTO» (495) 989-66-59 / «STELS» (910) 910-412-19-10 / «STELSMOTO» (495) 226-01-69 / «Stelsrf» (495) 723-43-08 / «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 / «ЗЕНИТ» (499) 269-77-25 / «КВАДРОПАРК» (495) 210-01-67 / «МЕГА-МОТОРС» (495) 984-33-68 / «МОТО-ВЕЛО» (496) 618-61-85 / «МОТОВЕЛОДОМ» 8 (915) 001-18-08 / «ПЛАНЕТА ЖЕЛЕЗЯКА» (495) 955-79-99 / «РЫБОЛОВ-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. Беляя Холуница: «ШТИЛЬ» 8 (833) 644-37-89; г. Бийск: «СТРЕЛА» 8 (3854) 409-600; г. Биробиджан: «МОТОТЕХНИКА» 8 (924) 155-93-51; г. Брянск: «ВАСВАН» 8 (910) 330-16-58 / «КЛУБ «АВОРИТ» 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. Жуковск: «ВЕЛОТЕХНИКА» 8 (48334) 3-13-71; г. Иваново: «АТВARMOR» 8 (4932) 504-200; г. Ижевск: «STELS» 8 (3412) 55-30-70; г. Казань: «ОРУЖЕЙНЫЙ ДОМ» 8 (843) 5-266-111; г. Калуга: «КОЛЕСО-МОТО» 8 (4842) 59-32-32 / «БАГГИ ДЖАМП» 8 (4842) 57-72-79; г. Камышин: «RUS-MOTO034» 8 (927) 527-37-77; г. Кемерово: «МОТОТУРИСТ» 8 (3842) 34-11-50; 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. 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 MOTO» 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 / «МОТОZONE» 8 (831) 432-58-61 / «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. Петрозаводск: «TORRES MOTO» 8 (812) 645 25 45; 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; 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: «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 (8464) 37-03-03; 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: «СЕЛЬМАШЗАПЧАСТЬ» 8 (8464) 37-03-03; г. Тамбов: «МОТО» 8 (920) 48-23-569; г. Тверь: «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. 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

