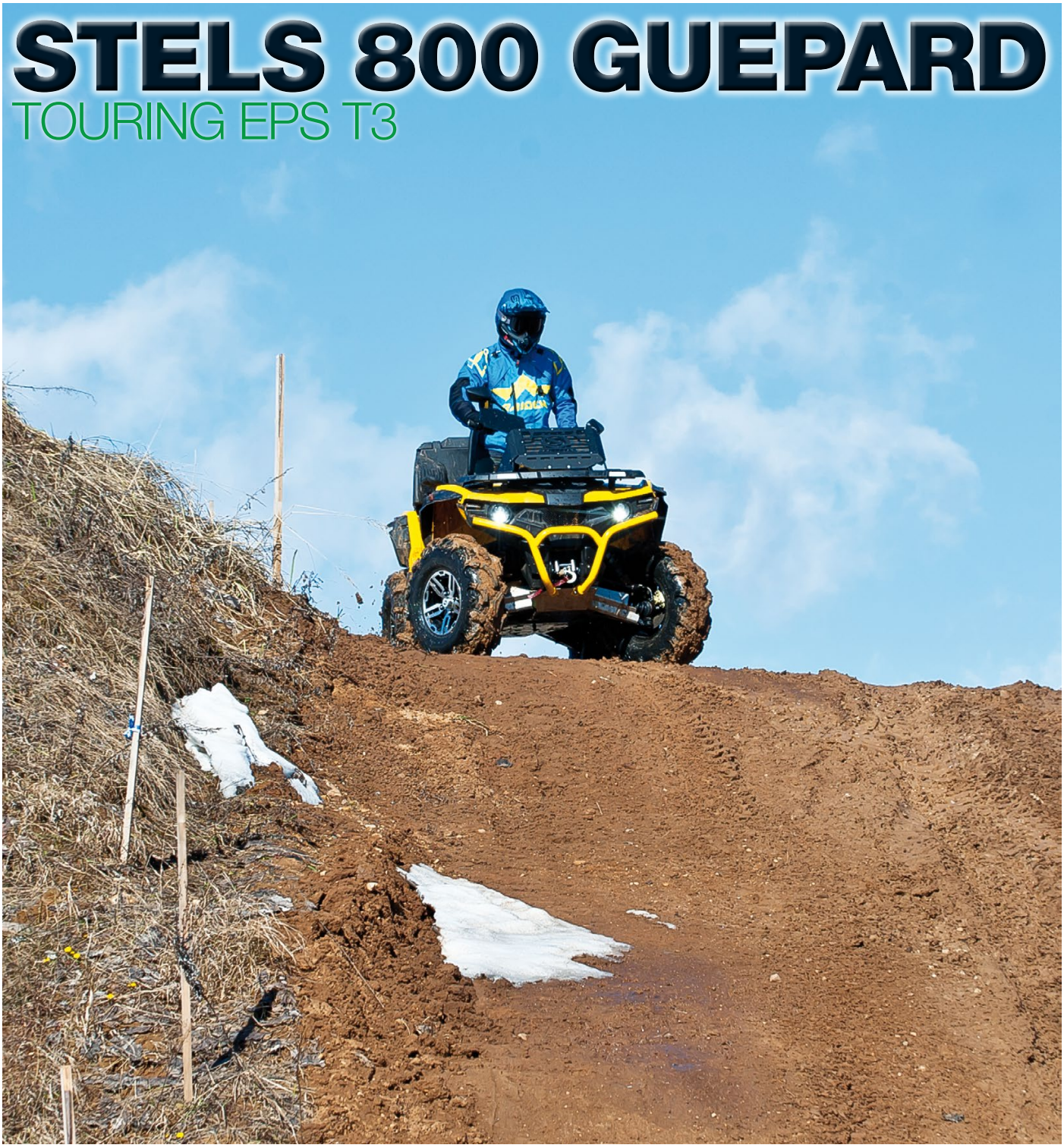
STELS 800 GUEPARD

TOURING EPS T3



Den ryska björnen i civiliserad form.

TEXT STEFAN SUND | FOTO PROFFSET

Då har vi kommit till den sista i raden av ryska fyrhjulingar på marknaden. Det är nog även den mest användbara och civiliserade.

KRAFTKÄLLAN

Det var ganska så lite skillnad mellan denna maskin och 650:in som nu är borttagen ur programmet, men visst var det en högre topp på 800:an så vi är glada över att man valde att 800:an skulle vara kvar. En annan mycket större anledning är att 800:an är utrustad med servostyrning och det vill man ju ha på en så här pass stor maskin. Bjässen väger nämligen 410 kilo och är stor på alla ledder!

Om vi istället jämför motorn mot 850:in som ju finns kvar i sin monsterversion med uppflyttad kylare med mera så har man krympt motorn med 1 millimeter på både borr och slag för att få 800 kubik. Denna manöver ger ett resultat på 61,2 hästar vid 6250 varv och vridet på 76Nm maxar vid 5000 varv. Detta är bara marginellt mindre än vad storebror 850 orkar med och är mycket fina siffror att skryta med. Det handlar fortfarande om en V-Twin med 8 ventiler som matas via ett EFI-system från Delphi.

Variatorn i 800:an är inte alls lika sportig som i den upplevs i 850:in utan här har man satsat mer på touring och arbete, vilket säkert passar betydligt fler köpare. Drivningen går sedan vidare via en växellåda med en hög-, låg-, parkering- och backväxel till att driva antingen två eller fyra hjul med diffspärr fram. Allt detta sköter man själv som förare enkelt från styret efter behov.

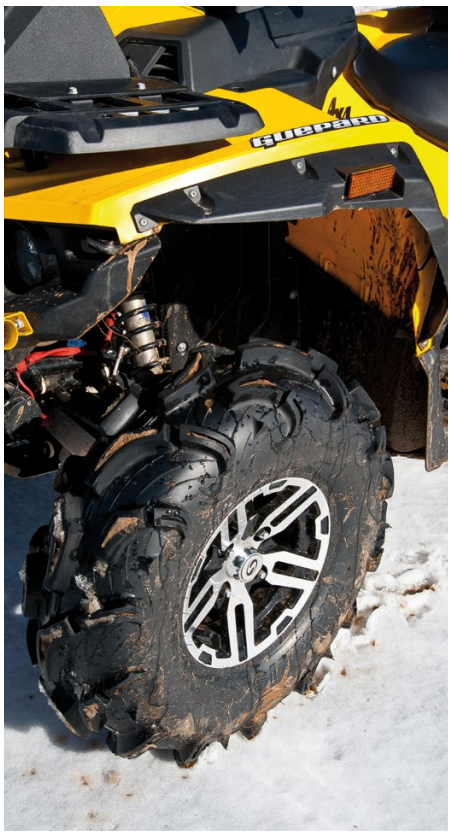
TRYGG SOM FÅ

Då den både är stor samt lång känns det väldigt säkert att köra maskinen, speciellt när det går upp- eller nedför. Men däremot får man känslan av att den har en högre tyngdpunkt som gör att man blir lite försiktig vid skråkörning. Men detta kan lika gärna vara en känsla då man sitter ganska högt placerad på maskinen som förare, man har ju dessutom placerat bränsletanken lågt på maskinen för att få ner tyngdpunkten. Primärt har 800:an och 850:in lång hjulbas av lite olika anledning, medan 850:in ska

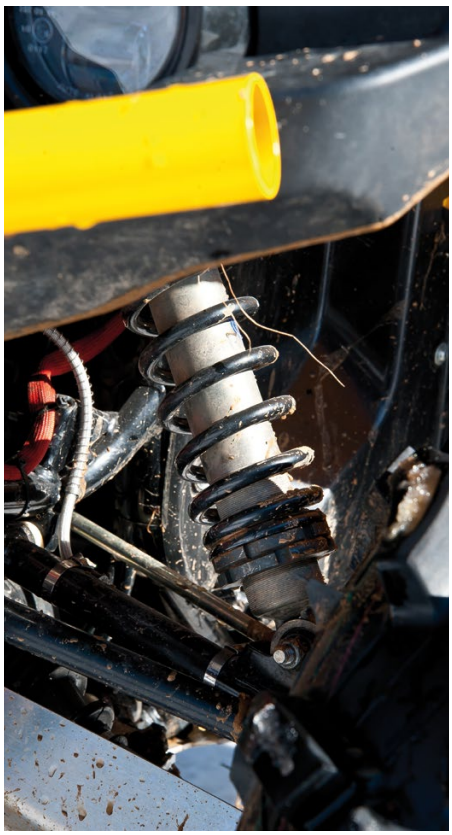
”TOURING OCH TOURING, MAN MÅSTE JU FRAM!”

Hela undersidan inklusive A-armarna är väl skyddade av en hasplåt i aluminium.

Även bak ser vi hur bra plåten skyddar och en bumper sitter på plats, det ska även sitta ett drag monterat.



Skärmbreddare är original men så här stora däck får vi inte på den här modellen i Sverige.



Stötdämparna med steglöst justerbar förspänning passar utmärkt på den här typen av maskin.

Tack vare sin längd och kraft är branterna inget problem för 800:an.

Även passageraren sitter bekvämt på den löstagbara dynan med handtag.

kunna nå ner till botten av lerhålet så ska 800:an istället kunna ta hand om en passagerare på bästa sätt. 2up-dynan som är löstagbar ger passageraren bra stöd och de sitter bekvämt med handtag att hålla sig fast i när det går undan. Även föraren sitter bra och trots att den är stor så är den mycket bra ergonomiskt. En detalj som vi gillade på alla Stels maskiner var att man flyttat fotbromsen lite framåt och uppåt så att den inte är i vägen för foten så att man råkar bromsa av misstag.

Alla reglage sitter där de ska och layouten är ganska så standard när det handlar om fyrhjulingar. Den digitala mätaren är tydlig men sitter monterad ganska så platt vilket man får vänja sig vid lite. Den så viktiga växelspaken löper i en aluminiumkuliss och växlarna hoppar på plats utan problem. Det samma gäller när man ska låsa diffen. Stels 800 är dessutom väl skyddad med hasplåt i aluminium som dessutom täcker A-armarna både fram och bak. Det sitter även rejäla och snygga stötfångare både fram och bak. Fram hittar vi en vinsch och bak ska det sitta en dragkrok även om det inte gjorde det på testmaskinen. Man kommer alltså kunna arbeta med den här maskinen om man så vill. Då man placerat bränsletanken lågt finns det utrymme för förvaring i mitten där tanken brukar sitta samt i ena skärmen. Annars är det plastracken fram och bak som gäller om man vill ha med sig mer grejor på färden. Det finns två 12 V-uttag att tillgå, ett framme vid föraren och ett sitter där bak ovanför draget. Inte är det mycket som saknas på denna maskin inte!

INTRYCKEN

Testmaskinen hade en del extrautrustning som vi inte kommer få här, bland annat satt den uppflyttade kylaren på racket fram och även en stor lastbox bak på racket. Dessutom kommer vi få lite mer moderata allround-däck istället för lerdäcken som satt monterade under provkörningen. Alla skillnader får ses som en fördel då detta ska vara en touring- och arbetsmaskin och inte ett tävlingsredskap. Däremot sitter det ett dödmansgrepp som standard vilket kan kännas lite tävlingsinriktat, men det gör ju inget om det sitter där. Den kommer att säljas som T3B i Sverige men den maskinen vi körde var helt utan strypning så vi kan inte yttra oss om hur bra strypningen fungerar, men förhoppningsvis har man ändå tillgång till massor av kraft från motorn upp till den angivna hastigheten på 60 km/h.

Ute på en öppnare väg i högre farter känns Stels 800 däremot inte alls ”tippig” då den med sin bredd och tyngd ligger stabilt och tryggt på vägen. Då detta är en tourer så är man även som förare väl skyddad mot fartvind, iallafall när det gäller händerna då de integrerade handtagsskydden sitter som standard.
Några saker som gör att den även tar sig fram bra i terrängen är den höga markfrigången och att svängradien är bra. Så trots att det handlar om en mer än fullvuxen maskin så är den inte alls bortkommen ute i skogen. Man anger ungefär 3,7 meter i svängradie och en markfrigång på 32,2 centimeter, vilket vi inte tvivlar på. Däremot får man lov att hålla koll på längden på maskinen när man är ute bland träden och kör, men skulle olyckan vara framme så går det att byta ut skärmbreddarna. När det börjar gå utför gäller det att hålla kontakten med remmen genom att gasa till ibland annars tappar man mycket av motorbromsen. Då detta ska vara en tourer så fungerar stötdämparpaketet riktigt bra då de ger en mjuk och behaglig åktur, vilket även fungerar bra i terrängen. Man kan även justera förspänningen steglöst på alla dämpare om man vill ha den hårdare eller mjukare till exempel om man har last och passagerare eller inte.

SUMMERING

Kvalitetsmässigt är vi imponerade av ryska Stels och som tourer gör sig den här maskinen riktigt bra både när det gäller komfort och hur motor och drivlina är kalibrerad. Stels lämnar också 3 års garanti eller 10 000 km på sina maskiner hos Dealy Sweden AB, som är den svenska importören. Denna fullutrustade lyxtourer går lös på 104 900 kronor som traktorregistrerad, vilket får ses som mycket bra!

I högre farter upplever vi Stels 800 som en väldigt trygg maskin.

Motor

Typ:	4-takt, vätskekyld, V-Twin.
Volym cm³:	800
Borrning/slag mm:	91x61,5
Bränslesystem:	EFI Delphi
Smörjning:	våtsump
Generator:	–
Tändning:	Integrerad
Uppg. effekt/varv:	61,2hk@6250
Uppg. vrid/varv:	76Nm@5000
Transmission:	Automatisk
Växellåda:	Låg, Hög, Parkering, Neutral och back
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	2WD/4WD, diffspärr
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	–
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	–
Hjulbas mm:	1550
Sitthöjd mm:	–
Markfrigång mm:	325
LxBxH mm:	2390x1350x1545
Däck fram:	27x9-12
Däck bak:	27x11-12
Uppg. vikt kg:	410
Tankvolym liter:	30
Svängradie m:	3,70

Att äga

Pris:	104 900:-
Färg:	Gul eller Carbon
Generalagent:	Dealy Sweden AB, www.stels.se

Registreringsform

Traktor T3B

Utrustning

Servo: √
2wd / 4wd: – / √
Difflås: √
Start El / Manuell: √ / –
Växellåda Aut./ Man: √ / –
Insprutning: √
Dragkrok: √
Vinsch fram / bak: √ / –
12V-uttag: √
Instrumentering Analog / Digital: – / √
Fälgar stål / alu: – / √
Skyddsbåge fram / bak: √ / √
Lastrack fram / bak: √ / √
Hasplåt plast / alu: – / √
A-armsskydd fram / bak: √ / √
Handskydd: √
Skärmbreddare: √
Förvaringsfack: √
Styrlås / startspärr: – / –
Passagerare: √
Ryggstöd: √
Handtagsvärme: –
Lastflak: –
Säkerhetsbälte: –
Dörrar: –
Vindruta: –
Tak: –
Skyddsnät: –

Handtagsskydd är standard och bland reglagen är det lätt att hitta rätt.

Även på högersidan känns reglagen igen från de flesta andra fyrhjulingar med manuell reglering av hjuldriften.

Mätaren är digital och sitter ganska platt monterad, annars är den överskådlig och funktionell.

Fotbrädorna har okej med hål och ger bra med fäste. Även passageraren har gott om plats för fötterna.