

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 369 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 79,95 ГРН. 64 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 161

СССР
И СОЦСТРАН



ARO 243

НЕДОРОГОЙ И ПРАКТИЧНЫЙ
ЗВЕЗДА ЭКСПОРТА
ДИЗЕЛЬНЫЙ ВАРИАНТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №161, 2015
РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: П. Быстрова
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной реги-
страции печатного СМИ Государственной
регистрационной службы Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 369 руб.

Розничная цена:
79,95 грн, 64 900 бел. руб., 1290 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008-2015 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.
Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8-9, 12, 16: 000 «Де Агостини»;
стр. 7, 10-11, 10 (низ, все), 13, 14 (верх)
© De Agostini Picture Library;
стр. 14 (низ, все) © Adrian Borta;
стр. 3-6: частная коллекция
Максима Шелепенкова

Издатель благодарит за помощь
в подготовке выпуска Михаила Бахерта,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

3D графика:

Наиль Хуснутдинов и Михаил Тупчиев

Дата выхода в России 29.04.2015

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Румыния никогда не могла похвастаться хорошими дорогами. Поэтому не удивительно, что именно здесь наладили выпуск простых и дешевых внедорожников. Удивительно, что они стали популярными в других странах — почти две трети вездеходов ARO отправлялись на экспорт.

Om IMS k ARO

История предприятия в городе Кампулунг (*Campulung*), что в районе Мускель (*Muscel*), началась в 1885 году — тогда была создана фабрика по переработке целлюлозы. Но уже в 1899 году фабрика практически прекратила свою деятельность, а в 1933 году ее корпуса были законсервированы. В период с 1941 по 1944 год пустующие площади приспособили под филиал авиационной фабрики IAR из Брашова (*Brasov*), где производились деревянные воздушные винты для самолетов. Технологии, используемые в Кампулунге, были самыми простыми, если не сказать примитивными, и не очень-то способствовали дальнейшему развитию предприятия. С 1945 по 1950 год здесь ремонтировали автомобили румынских и советских войск, а в 1953 году предприятие переименовали в Государственный машиностроительный завод (*Interprinderea Metalurgica de Stat, IMS*) и попытались «на коленке» наладить производство мотоциклов *IMS 53*. Всего было выпущено 12 экземпляров *IMS 53*. С 1957 года завод начал изготавливать автозапчасти для советских внедорожников ГАЗ, довольно популярных в Румынии, что послужило толчком к созданию собственного легкового полноприводного автомобиля *IMS 57* с мотором MAS (копия советского четырехцилиндрового нижнеклапанного двигателя мощностью 50 л.с.). За прототип был взят советский внедорожник ГАЗ-69, только технология его производства во многом сводилась к примитивному ручному труду — кузов *IMS 57* выколачивали и сваривали вручную. Это «производство» продолжалось в Кампулунге около двух лет, затем машину модернизировали — мощность двигателя повысили до 56 л.с. (мотор *M59A*). Автомобиль *IMS 59* выпускали до 1964 года, пока его не заменили более технологичным внедорожником *IMS M-461* с двигателем *M207* в 70 л.с., рассчитанным на массовое производство. С 1965 года *IMS M-461* стал поставляться на экспорт, причем объемы поставок постоянно росли. Успех этих простых и надежных автомобилей на зарубежных

рынках позволил в 1970–1972 годах реконструировать предприятие: его переименовали в Мускельский механический завод (*Interprinderea Mecanica Muscel, IMM*) и начали выпускать здесь машины под торговой маркой ARO (сокращение от *Autoturism Romanesc*).

Хотя *IMS M-461* стал «звездой экспорта», к началу 70-х годов он уже успел морально устареть. Поэтому к 1972 году на *IMM* создали новое семейство автомобилей ARO 24 (цифровой индекс модели обозначал округленный размер колесной базы — 2350 мм) с передней независимой подвеской. Во многом эти автомобили являлись прямыми наследниками внедорожников *IMS M-461*.

Для фермеров и коммунальщиков

В отличие от своего предшественника *IMS M-461*, выпускавшегося с кузовом только одного типа, новое семейство ARO 24 могло комплектоваться сразу пятью типами кузовов:

- двухдверным открытым кузовом «кабриолет» — ARO 240
- четырехдверным открытым кузовом «кабриолет» — ARO 241
- двухдверным кузовом «пикап» — ARO 242
- двухдверным закрытым кузовом «универсал» — ARO 243
- четырехдверным закрытым кузовом «универсал» — ARO 244.

Самым практичным и востребованным в семействе стал ARO 243, выпуск которого был начат в 1976 году. С одной стороны, он продолжал концепцию грузопассажирских внедорожников *IMS M-461* — при желании в кузове можно было перевезти до восьми человек, а откинув лавки вдоль бортов в задней части кузова, освободить грузовую площадку для 680 кг груза. С другой стороны, его закрытый от непогоды, ветра и шума кузов предоставлял экипажу довольно сносные условия обитания — во всяком случае по сравнению с предшественником, который оснащался только брезентовым верхом.

Изначально закрытая версия ARO 243 создавалась для гражданских нужд — как автомобиль для фермеров или коммунальных служб. Для военных предназначался «командирский» ARO 240 с открытым кузовом. Но практика показала, что и военные с удовольствием использовали закрытый автомобиль, тем более что он сохранил все основные достоинства вездеходов ARO (проходимость, простота конструкции, дешевизна и т.д.). Как результат — основную ставку в производственной программе завода сделали на ARO 243, что позволило ему стать самым массовым во всем семействе ARO 24.

В основе автомобилей ARO 24 лежала довольно мощная лонжеронная рама. Сверху на нее устанавливался



Румынский внедорожник ARO 243D



Автомобиль IMS M-461 был практически полной копией нашего ГАЗ-69. Фото сделано в Москве у гостиницы «Россия»

пластмассовой решеткой радиатора во всю ширину передка, в которую были вставлены прямоугольные (тип ERF от Dacia 1300), круглые (от грузовых автомобилей, поскольку на них мог быть установлен армейский светомаскировочный комплект) или удвоенные круглые фары (от Dacia 1310). Чуть позже модернизированные автомобили стали снабжать мощными защитными решетками из труб перед пластмассовой решеткой радиатора, которая оказалась очень чувствительной даже к небольшим ударам.

Сзади у машины менялась в основном только форма фонарей. Если первоначально использовались круглые фонари от грузовых автомобилей, то в 1980 году появились прямоугольные комбинированные фонари с усеченными верхними углами указателей поворотов. В 1990 году задние фонари поставили от румынских легковых автомобилей Olcit (лицензионная копия Citroen), которые, как считалось, придали машинам более современный вид.

Позже отказались от навески запасного колеса на заднюю дверь, поскольку это

цельнометаллический кузов, большинство панелей которого штампованные, без глубокой вытяжки, изготовленные из листовой стали 0,8 мм и усиленные в некоторых местах профилями из листового металла толщиной 1 мм или даже 1,5 мм. Внутреннее пространство кузова ARO 243, в отличие от спартанского ARO 240, имело качественную внутреннюю обивку из свет-

внутри кузова, а также откидной клапан приточной вентиляции. Позже от этих «опций» отказались — сначала от окошек, а потом и от клапана.

Радикальное обновление

За время производства автомобиль ARO 243 претерпел множество модернизаций, в основном косметических, направленных

Самым практичным и востребованным в семействе стал ARO 243, выпуск которого был начат в 1976 году

лого винила, который использовался для отделки легковых машин Dacia 1300. Машины ARO 243 выделялись в семействе своей ступенчатой крышей: над грузопассажирским отсеком крышу немного приподняли по отношению к кабине водителя. Это позволило не столько увеличить объем грузопассажирского отделения, сколько облегчить пассажирам посадку в кузов через заднюю дверь. Правда, попасть на задние места можно было и через переднюю правую дверь — пассажирское сиденье откидывалось вперед, освобождая проход. На поздних версиях ARO 243, когда для комплектации стали применять сиденья от легкового автомобиля Dacia 1310, переднее сиденье уже не откидывалось. На машинах ранних выпусков в месте перехода крыши кабины в крышу грузопассажирского отсека вставлялись дополнительные окошки, призванные добавить света

на поддержание внешнего вида на приемлемом уровне и избавления от присущих ему изначально «армейских черт». Самое радикальное обновление провели в 1989 году — тогда автомобиль обзавелся

приводило к преждевременному износу петель двери. Одно время запасное колесо пробовали укладывать на специальный кронштейн над кабиной водителя, но чтобы снять, а тем более положить «запаску»



Автомобиль ARO 243 ранних выпусков на проспекте Калинина в Москве

Автомобиль ARO 243D на стоянке у магазина «Москвичка» на проспекте Калинина

на такую высоту, требовалась недюжинная сила и рост. В конце концов, для запаски нашли место внутри кузова, где она к тому же была лучше защищена от посторонних глаз. Кроме того, с середины 80-х годов сзади стали остеклять боковые секции стоек кузова, что улучшило обзорность назад. Поначалу все автомобили оснащались только четырехцилиндровым бензиновым мотором (объем 2,495 л, мощность 80 л.с.). Но нефтяной кризис 1973 года сделал дизельное топливо намного дешевле бензина, поэтому на заводе задумались о комплектации своих машин дизельными двигателями.

Такой двигатель был разработан совместными усилиями IMM, тракторного завода ICPAT в Брашове, выпускавшего тракторы Universal, и румынских научно-исследовательских институтов. Автомобили ARO с четырехцилиндровым четырехтактным дизельным силовым агрегатом D-127 (объем 3,119 л, мощность 68 л.с.) подверглись суровым испытаниям в горах вокруг Брашова: прототипы иной раз добирались до таких мест, куда раньше поднимались только на ослах.

Впервые дизельную машину ARO 243D продемонстрировали на Бухарестской международной ярмарке в 1978 году. Основное преимущество дизельной версии состояло в низком расходе топлива — около 9–10 л/100 км (бензиновый двигатель потреблял 14,5–16 л/100 км). Инженер Petre Livoschi, один из создателей дизельного двигателя для автомобилей ARO, тогда заявил, что за пробег в 200 тыс. км

на дизельном топливе экономится столько средств, что их хватит на приобретение нового дизельного автомобиля ARO с завода.

В 1984 году в производство запустили новый дизельный двигатель L-27 меньшего объема (2,66 л) и сопоставимой мощности (68 л.с.). Он был разработан Национальным институтом тепловых двигателей на основе бензинового двигателя L-25. В 1989 году

в производство пошел дизельный мотор L-30 увеличенной мощности (71 л.с.). Несмотря на появление этих моторов, большинство автомобилей ARO по-прежнему оснащались дизельным двигателем D127, который считался более надежным и способным выдерживать самые суровые условия эксплуатации. Хотя с точки зрения шума и вибраций D127 доставлял экипажу машин массу неудобств: на дизельных модификациях много и долго занимались доработкой шумоизоляции, но ощутимых результатов так и не достигли. С 1989 года на автомобили 24-й серии по заказам стали устанавливать двигатели импортного производства — Peugeot, Toyota, Ford и т.д.

Все полноприводные автомобили ARO комплектовались четырехступенчатой синхронизированной коробкой передач собственного производства и двухступенчатым демультипликатором. По желанию заказчиков ARO могли быть поставлены без раздаточной коробки и привода на передний мост (с колесной формулой «4х2»),

ARO 241 редко встретишь за пределами Румынии, ведь эти машины в основном предназначались для вооруженных сил своей страны



После нефтяного кризиса 1973 года задумались о комплектации машин дизельными двигателями. Впервые дизельную ARO 243D продемонстрировали на Бухарестской международной ярмарке в 1978 году. Основное преимущество дизельной версии состояло в низком расходе топлива — около 9–10 л/100 км (бензиновый двигатель потреблял 14,5–16 л/100 км).





ARO 243D из Симферополя. Хорошо видны застекленные задние стойки кузова «а-ля» Land Rover

но такие варианты достаточно редки, поскольку одно из главных преимуществ автомобилей ARO как раз и состояло в их высокой проходимости, ведь машины с полным приводом преодолевали подъемы

предпринять необходимые меры предосторожности и использовать подходящий стиль вождения. С 1982 года тормоза с двумя независимыми контурами устанавливались как опция,

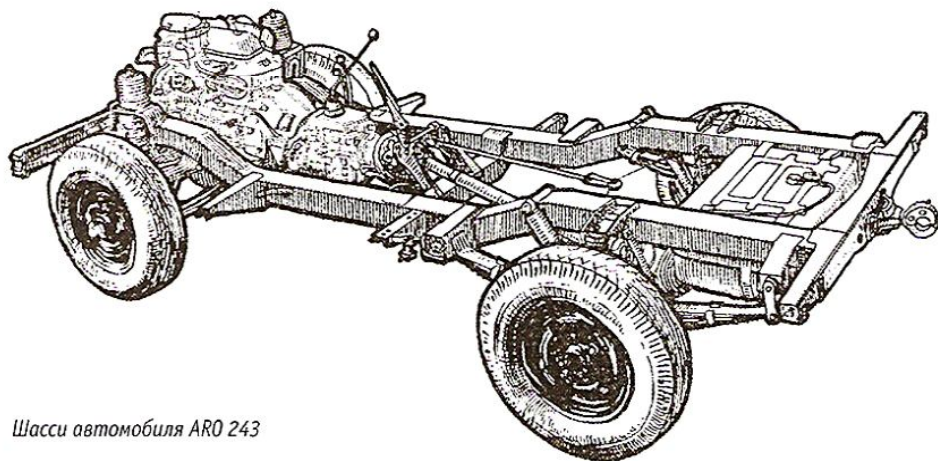
или лесохозяйственных механизмов. Все автомобили оборудовались буксирным прибором для транспортировки прицепа полной массой до 800 кг (в некоторых источниках — до 1000 кг).

Все автомобили ARO оборудовались буксирным прибором для транспортировки прицепа полной массой до 800 кг

до 70% и передвигались с боковым креном до 30°. Они могли без предварительной подготовки форсировать водные преграды глубиной до 50 см (и даже 70 см), если

позже — как обязательное оборудование. Автомобили ARO могли прямо на заводе оснастить лебедкой или валом отбора мощности для привода сельскохозяйственных

В среде автомобилистов машины серии ARO 24 давно считаются классическими внедорожниками, в какой-то степени даже более прогрессивными, чем, скажем, советские УАЗ-469 — прежде всего, за счет независимой передней подвески, штатно устанавливаемого дизельного двигателя и намного большего разнообразия типов кузовов. Хотя по своим параметрам, возрасту конструкции и начальной стоимости машины ARO 24 и УАЗ-469 вполне сопоставимы — им часто приходилось конкурировать на зарубежных рынках. Переход от социалистической модели экономики к капиталистической негативно отразился на Мускельском механическом заводе, который стал называться ARO S.A. Автомобили модели ARO 243 были сняты с производства на рубеже 2000-х годов,



Шасси автомобиля ARO 243



а в 2006 году экономический кризис в Румынии вынудил компанию ARO S.A. объявить о своем банкротстве и вовсе прекратить производство собственных автомобилей. Впоследствии активы завода были выкуплены французским концерном Renault.

По желанию заказчика

Не отличающиеся особыми конструктивными изысками или современным дизайном румынские внедорожники довольно успешно эксплуатировались в тех странах, где от автомобилей требовалась высокая проходимость, надежность, долговечность, простота в обслуживании и ремонте, низкая стоимость.

Тем не менее, по социалистической традиции экспортные автомобили заметно отличались от продукции, предназначавшейся для внутреннего рынка — конечно, в лучшую сторону. Так, по желанию зарубежных потребителей автомобили ARO прямо с завода могли быть поставлены в двухцветной окраске, с ремнями безопасности и подголовниками на всех сиденьях, с электрообогревом задних стекол, дополнительными отопителями салона и т.д. А кроме того, как с левым, так и с правым расположением руля — в зависимости от страны-импортера.

Тесное сотрудничество связывало IMM с итальянской компанией «Али Чиёмме», которая основательно дорабатывала

В среде автомобилистов машины серии ARO 24 давно считаются классическими внедорожниками, в какой-то степени даже более прогрессивными, чем, скажем, советские УАЗ-469 — прежде всего, за счет независимой передней подвески, штатно устанавливаемого дизельного двигателя и намного большего разнообразия типов кузовов.

румынские автомобили для западного рынка, оснащая их импортными двигателями, литыми дисками и т.д.

Автомобили ARO 243 принимали участие в престижных спортивных соревнованиях и даже взяли приз на одном из «Ралли Фараонов». ARO выступали и в знаменитом ралли-рейде «Париж–Дакар». Французские экипажи из гонщиков *Gérard Sarrazin* и *Michel Guegan* в 1984 году и *Christian Avril* и *Pierre Rousseau* в 1985 году выходили на старт соревнований на автомобилях ARO, но по разным причинам до финиша не дошли.

За все время на Мускульском механическом заводе было построено около 360 тысяч автомобилей, из которых почти две трети (65%) были поставлены на экспорт в 110 государств, включая такие страны, как Канада и Австралия.

Сборка из машинокомплектов осуществлялась какое-то время в Португалии (под маркой *Portaro*) и в Намибии. Причем

Portaro формировал собственный модельный ряд из машин 24-й серии, в котором присутствовали модификации, не выпускавшиеся основным заводом. Например, короткобазное шасси с двухместной кабиной, предназначенное для монтажа специальных надстроек.

Помимо этого, множество компаний во всем мире использовали в производстве автомобилей агрегаты ARO. В их числе и российская автомобильная компания «Дервейс» из Черкесска, выпускавшая модель *Derways Cowboy*.

А вот в СССР автомобили ARO никогда не поставлялись, хотя отдельные экземпляры проникали в нашу страну — в основном для обслуживания дипломатического представительства Румынии. Зато после развала Советского Союза эти недорогие и практичные внедорожники стали завозиться к нам в частном порядке. Особенно много их оказалось на Украине — сказывалась близость к Румынии.



Автомобили ARO 2430 выпуска 90-х годов



ARO 243





- ❶ В строгом «военном мундире» ARO 243 смотрится довольно органично. В армии Румынии закрытые версии ARO использовались, как правило, для машин радиосвязи
- ❷ Для прохода в салон на автомобилях ранних серий переднее пассажирское сиденье было сделано откидным
- ❸ Круглые фары ставились в основном на машины, предназначенные для внутреннего рынка, ведь на них легко одевался светомаскировочный комплект. На экспорт ARO шли с модными прямоугольными фарами от Dacia 1300





❶ На машинах ранних выпусков в месте перехода крыши кабины в крышу грузопассажирского отсека вставлялись дополнительные окошки, призванные добавить света в салоне

❷ Эмблема автомобилей ARO

❸ Шильдик с индексом модели устанавливался в верхнем углу переднего крыла

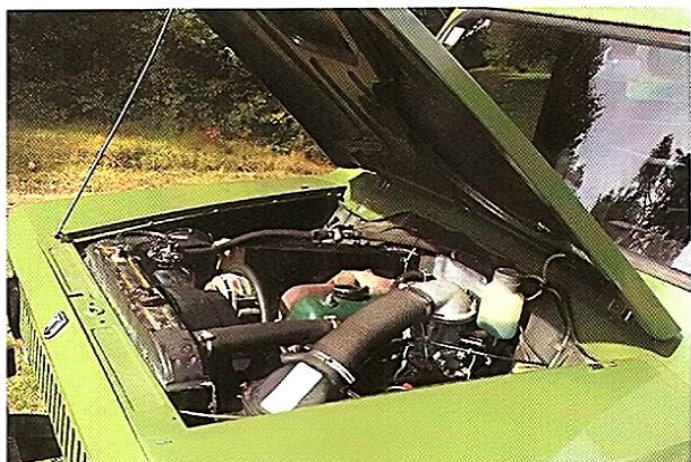
❹ Интерьер автомобиля трудно назвать роскошным, но для настоящего «сурового» внедорожника он был вполне приличным





- ❶ Сзади в кузов вела полноценная дверь, открывающаяся влево на боковых петлях — так было удобнее грузить поклажу со стороны тротуара
- ❷ Большое запасное колесо слегка перекрывало нижний край стекла в задней двери





- ❶ Двигатель автомобиля находился довольно глубоко под капотом. Доступ к нему сбоку ограничивали широкие крылья машины
- ❷ Место расположения запасной канистры и лопаты на армейской версии явно подсмотрено у автомобилей Land Rover
- ❸ В грузопассажирском отсеке откидные скамейки располагались вдоль бортов кузова





На основе ARO 240 было создано семь основных моделей и 60 вариантов и модификаций. Большинство из них появились в первой половине 90-х годов, когда новые рыночные условия, в которых оказалась страна, потребовали от завода большей гибкости по отношению к пожеланиям заказчиков. В этот период появились различные длиннобазные модификации, а также новые модели с индексами «263» и «266», имевшие непосредственное отношение к ARO 243.

ARO 263

За счет увеличения колесной базы с 2350 до 2600 мм у румынского завода появилась возможность выпускать двухдверный универсал с более просторным грузопассажирским отсеком, длина которого выросла на 367 мм. Эта модель, внешне мало отличавшаяся от ARO 243, производилась небольшими сериями.

ARO 266

Это своеобразный симбиоз универсала ARO 244 с кузовными элементами грузопассажирского кузова ARO 243 на шасси с колесной базой 2600 мм. В результате получился четырехдверный универсал с просторным грузопассажирским модулем сзади. Автомобиль выпускался небольшими сериями.

ARO 323

Санитарный автомобиль на еще более длинной базе (3200 мм) создан с использованием кузовных элементов универсала ARO 243 для формирования медицинского отсека с увеличенной высотой крыши. Он оснащался полноценным медицинским оборудованием, включая носилки для перевозки больного в лежачем положении.



**ARO 328 Maxi**

Опытный образец ARO 328 с длинной колесной базой и высокой крышей над всеми рядами сидений был представлен в 1985 году. По задумке инженеров ARO 328 должен был использоваться

в качестве маршрутного такси в районах со сложными подъездными путями, в основном горных. Но из-за слишком высокой цены правительство Румынии отказалось от закупки этой модели. Возродилась модель «328» в 90-е годы на том же шасси, но

уже в виде универсала ARO 244 с добавленным полноценным грузопассажирским отсеком от ARO 243, рассчитанным на перевозку шести пассажиров. Полная пассажироместимость ARO 328 Maxi составляла 11 человек.

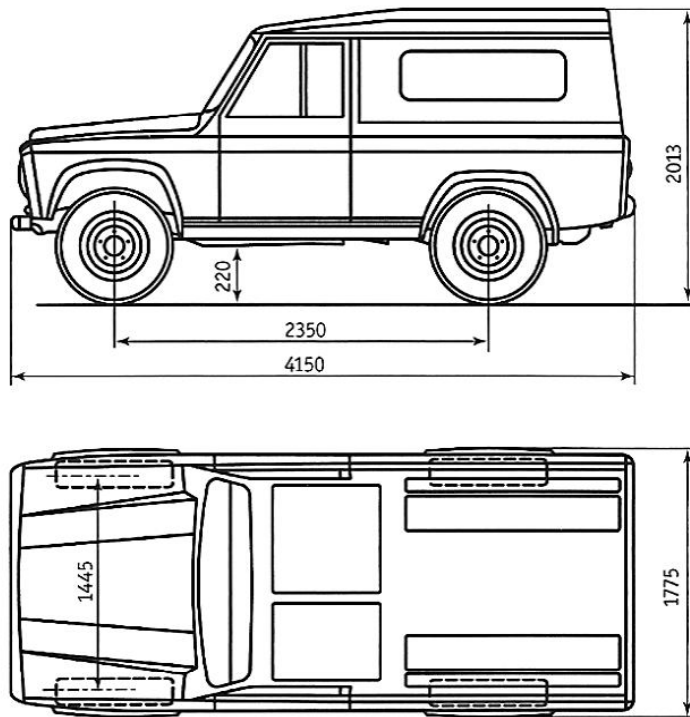


Схема автомобиля ARO 243

Технические характеристики ARO 243

Число мест	8 или 2 + 680 кг
Максимальная скорость при полной нагрузке	110 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	16,8 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Размер шин	6,50-16
Объем топливного бака	45 л
Масса, кг	
снаряженная	1750
полная	2445
Тормоза	
рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом, вакуумным усилителем	
стояночный — на задние колеса, с механическим приводом	

Рулевое управление

типа «червяк-ролик»

Подвеска передняя

независимая, пружинная, амортизаторы телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидроприводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа

I — 4,92; II — 2,781; III — 1,654; IV — 1; задний ход — 5,08

Раздаточная коробка

двухступенчатая, без межосевого дифференциала, передаточные числа: I — 1; II — 2,175

Двигатель

ARO-L25, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм

97

Ход поршня, мм

84,4

Рабочий объем, см³

2495

Степень сжатия

7,2

Порядок работы цилиндров

1-2-4-3

Максимальная мощность

80 л.с. при 4200 об/мин

Максимальный крутящий момент

16,5 кгс.м при 2500 об/мин

Все для моделизма

в интернет-магазине **DeAGOSHOP**

deagoshop.ru

издания • специальные предложения • хранение коллекций • **МОДЕЛИЗМ** • книги и DVD • для школы • подарки



МОДЕЛИЗМ

- инструменты для моделизма
- расходные материалы
- демонстрационные подставки для ваших коллекций
- аксессуары к коллекции
- сборные модели
- папки для хранения журналов и специальные издания

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



NYSA 521

DeAGOSTINI