

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 369 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 84,99 ГРН, 64 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ



№ 166



ARO 240

КЛАССИЧЕСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК
ПЛОСКИЕ ПАНЕЛИ И РУБЛЕННЫЕ ГРАНИ
ПОРТУГАЛЬСКАЯ СБОРКА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №166, 2015
РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакс
Финансовый директор: П. Быстрова
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушен 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 купить 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 «горячей линии» в Москве:
8-495-660-02-02

Телефон бесплатной «горячей линии»
для читателей в России: 8-800-200-02-01

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 Паблишинг»
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, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

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

Рекомендуемая розничная цена: 369 руб.

Розничная цена:

84,99 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, 7 (низ), 16:
ООО «Де Агостини»;
стр. 12 (прав. низ) © George Vilău;
стр. 13 (верх, все) © Răzvan Lavric;
стр. 12 (верх), с. 13 (низ) © Dan Bagyo;
с. 10, 14 © De Agostini Picture Library;
стр. 3–6, 7 (верх), 11, 12 (лев. низ):
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 8.07.2015

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Румынские автомобили ARO редко можно было встретить на дорогах СССР, чего не скажешь о других странах Восточной и даже Западной Европы. Дешевые и практичные, они вполне устраивали непритязательных и экономных автолюбителей в качестве повседневных «рабочих лошадей».

Попали в яблочко!

В 1965 году румынские автомобилестроители вышли на зарубежные рынки с единственной моделью внедорожника, явно не ожидая, что их ждет успех. Государственный машиностроительный завод (Interprinderea Metalurgica de Stat, IMS) в городе Кампунулунг (Campulung), что в районе Мускель (Muscel), в небольших количествах выпускал автомобиль IMS M-461 — творчески переработанную копию советского внедорожника ГАЗ-69. Но если ГАЗ-69 производился в СССР с двумя видами кузовов (двухдверным грузопассажирским и четырехдверным пятиместным легковым), то румынская версия вообще не предполагала никаких вариаций. Не предусматривалась и альтернатива единственному силовому агрегату: машина комплектовалась бензиновым мотором мощностью 70 л.с. Тем не менее, простые и надежные IMS M-461 пришлись по вкусу автолюбителям многих стран.

IMS M-461 трудно было причислить к современному автомобилю — как по внешнему виду, так и по комфорту, скорости передвижения и безопасности. Спрос на эти машины мог угаснуть в любой момент. При этом экспорт румынских внедорожников приносил государству неплохую валютную выручку. Чтобы и дальше пополнять государственную казну валютой, правительство страны инициировало создание нового поколения внедорожников, а завод в Кампунулунг-Мускель решено было реконструировать для увеличения объемов производства. После тщательного анализа предложений зарубежных компаний новое поколение внедорожников ARO (сокращение от *Autoturism Romanesc*, что означало «румынский автомобиль») решили проектировать с пятью типами кузовов: двухдверным открытым (ARO 240), четырехдверным открытым (ARO 241), двухдверным кузовом «пикап» (ARO 242), двухдверным закрытым

(ARO 243) и четырехдверным закрытым (ARO 244). При этом унификация между некоторыми моделями достигала 60–70%. Базовым в семействе был ARO 240 с грузопассажирским тентованным кузовом, продолжавший традиции IMS M-461. В его передней части устанавливались два сиденья для водителя и пассажира, а позади них обустраивалась обширная площадка для перевозки грузов. При необходимости машина легко переоборудовалась для шести пассажиров — достаточно было откинуть скамейки по бортам кузова. Такой простой и универсальный кузов вмещал отделение бойцов вместе с вооружением, поэтому в нем в первую очередь оказались заинтересованы румынские военные. В то же время ARO 240 пользовался популярностью у агрономов, геологов, лесников, охотников и т.д. — одним словом, везде, где требовался универсальный автомобиль, одинаково пригодный для перевозки и людей, и грузов.



Внедорожник ARO 240 на румынской выставке в Москве



Автомобиль ARO 240 с жесткой крышей, поставленной вместо брезентового верха

Стремясь предать новому внедорожнику современные формы, сохранив его практичность, румынские конструкторы спроектировали кузов с нарочито прямыми линиями и плоскими панелями. Думается, это было сделано не от хорошей жи-

в серию практически одновременно с ним в 1972 году, смотрелся эдаким «пухлячком» — как привет из прошедших 60-х. К тому же УАЗ-469 не мог похвастаться таким разнообразием кузовов (наши специалисты под напором военных сделали

(на УАЗ-469 дворники располагались сверху из-за того, что само стекло сделали откидным — так военным было легче маскировать машину). Кроме того, ARO 240 получил полноценные двери с опускаемыми стеклами (без съемных верхних секций, как на УАЗ-469), довольно мощный каркас безопасности над передними сиденьями и единый бензобак в заднем свесе (на УАЗ-469 их два и они расположены в пределах колесной базы). Вдобавок ARO 240 комплектовались прямоугольными фарами (тип ERF от Dacia 1300) — невиданная доселе роскошь для внедорожников. В общем, румынские внедорожники неожиданно оказались в авангарде мирового «джипостроения», что не преминуло сказаться на спросе: экспорт рос как на дрожжах, и за рубежом даже стали открываться сборочные производства румынских внедорожников ARO. Могли ли об этом мечтать в Кампунулте пятнадцать лет назад, когда начинали производство внедорожников буквально «на коленках»?

Базовым в семействе был ARO 240 с грузопассажирским тентованным кузовом, продолжавший традиции IMS M-461

ни: технологические возможности даже реконструированного в 1970–1972 годах предприятия, после реконструкции получившего наименование Мускельский механический завод (*Intreprinderea Mecanica Muscel, IMM*), оставляли желать лучшего. Румынские специалисты просто не стали усложнять себе жизнь, исключив из конструкции автомобиля панели кузова с глубокой вытяжкой. И, как ни странно, «попали в яблочко» — в середине 70-х годов в автомобильную моду вошли кузова с плоскими панелями и рублеными гранями. Многие из таких машин стали классикой автомобильного дизайна: например, *Lancia Delta Integrale*, *De Lorian DMC-12* (известный по фильму «Назад в будущее»), *FSO Polonez* и т.д. Не отставали от наметившейся тенденции и внедорожники — достаточно вспомнить *Fiat Campagnola* или знаменитый *Mercedes-Benz* типа *G* (*Geländewagen*). На фоне новых румынских внедорожников даже наш УАЗ-469, запущенный

ставку на единый тип кузова) и передней независимой подвеской, которую получили внедорожники ARO. Продолжая сравнение, можно отметить, что ARO 240 снабжались «человеческими» стеклоочистителями, установленными внизу ветрового стекла

Базовая модель

Внедорожники семейства ARO 240 во многом сохранили преемственность со своим предшественником *IMS M-461*, хотя практически все агрегаты были модернизированы. Чтобы на новом внедорожнике сделать



ARO 240 на выставке в Москве



капот ниже и тем самым улучшить обзорность вперед из кабины, пришлось изменить систему питания и выпуска выхлопных газов на моторе М-207 (он ставился на ИМС М-461). В результате высота силового агрегата уменьшилась на 80 мм. Одновременно незначительно изменили размеры двигателя и увеличили его степень сжатия, благодаря чему мощность мотора достигла 80 л.с. Доработанный силовой агрегат получил наименование L-25. Небольшим доработкам — в основном направленным на повышение долговечности агрегатов — подверглись четырехступенчатая коробка передач и двухступенчатый демультипликатор. Передний привод у АРО остался подключаемым только для езды по бездорожью, поскольку на машине отсутствовал межосевой дифференциал (как и на УАЗ-469). По желанию заказчиков в целях упрощения конструкции АРО 240 могли выпускаться без раздаточной коробки и привода на передний мост (с колесной формулой «4×2»). К первому поколению АРО 240 принято относить машины выпуска 1972–1976 годов.

В начале 1977 года АРО 240 подверглись небольшому рестайлингу, в том числе отменялись от современных прямоугольных фар — машины стали комплектоваться только круглыми фарами. Задние фонари, заимствованные от румынских грузовиков *Viseqi*, заменили более современными, многосекционными. В результате АРО по светотехнике стали соответствовать международным требованиям (ЕЭК ООН), что было важно для их дальнейшего экспорта в европейские страны. Небольшой доработке подверглась и механическая часть внедорожников — в частности, управление полноприводной трансмиссией теперь осуществлялось с помощью одного рычага, а не двух, как раньше.

На этом снимке хорошо просматривается планировка салона АРО 240 с задними откидными банкетками на шесть человек

Поначалу все внедорожники АРО оснащались только четырехцилиндровым бензиновым мотором L-25. Но после нефтяного кризиса 1973 года бензиновые двигатели на утилитарных и коммерческих автомобилях все чаще стали уступать место более экономичным дизельным силовым агрегатам, поэтому на заводе в Кампулунге задумались о комплектации своих машин дизельными двигателями. В 1974 году на АРО установили дизельный мотор Perkins. Но импортный дизельный двигатель лишь отчасти решал проблему — внедорожникам

Поначалу все внедорожники АРО оснащались только четырехцилиндровым бензиновым мотором L-25. Но после нефтяного кризиса 1973 года на заводе в Кампулунге задумались о комплектации своих машин дизельными двигателями. В 1974 году на АРО установили дизельный мотор Perkins.





Экспортный вариант ARO 240 со сдвоенными фарами и защитной решеткой заводского исполнения

ARO требовался свой собственный дизель. На соседнем тракторном заводе в городе Бршово изготавливались трех- (D115) и четырехцилиндровые (D127) дизельные двигатели с непосредственным впрыском топлива, предназначенные для небольших тракторов. На автомобили ARO попытались приспособить оба двигателя, но для ARO 240 оказался пригодным только четырехцилиндровый мотор D127 (3119 см³, 68 л.с.). Дизель подвергся серьезным доработкам в Исследовательском институте автомобилей и тракторов в Бршово, но даже после его адаптации к автомобилю он все равно оставался очень шумным и вибронгруженным. Кроме того, даже на высшей передаче максимальная скорость внедорожников ARO с этим мотором не превышала 100 км/ч.

Двигателем D127 (за неимением другого) внедорожники ARO комплектовались довольно долго — у таких машин даже появились свои почитатели. Автомобили с этим мотором не отличались высокими скоростными характеристиками, зато развивали поистине тракторную тягу (очень ценное качество в гористой местности), были надежны, ремонтопригодны и относительно дешевы. Однако специалисты ARO остались недовольны результатом и в сотрудничестве с Национальным институтом тепловых двигателей попытались получить дизельный силовой агрегат из бензинового двигателя L-25. В результате был создан мотор L-27D с впрыском топлива в предкамеру, за счет чего удалось повысить обороты двигателя и обеспечить ему более высокие

характеристики, чем у D127. Правда, эти моторы не стали популярными: они были капризными и отказывались нормально заводится на холоде.

В 1982 году полностью поменяли оформление передней части автомобилей — передок получил пластмассовую решетку радиатора. Кроме того, появился вариант с четырьмя круглыми фарами спереди (это сочетание фар чаще всего использовалось на универсале ARO 244). При этом оставалась доступной версия с двумя круглыми и даже прямоугольными фарами от Dacia, которые некоторое время на внедорожники ARO не устанавливали. Изначально довольно спартанский ARO 240 обзавелся новой «мягкой» приборной панелью с более современной комбинацией приборов. К этому времени стало ясно, что старые узкие радиальные шины на 16-дюймовых колесных дисках, заимствованные от модели IMS M-461, уже не отвечают возросшим требованиям потребителей. Поэтому вскоре машины «переобули» в 15-дюймовые колеса с более широкими покрышками. Внедорожники ARO первых лет выпуска были сделаны вполне прилично, но с годами их качество неуклонно снижалось. В результате ко второй половине 80-х годов, подрастеряв былую новизну

В 1982 году поменяли оформление передней части автомобилей — передок получил пластмассовую решетку радиатора. Кроме того, появился вариант с четырьмя круглыми фарами спереди (это сочетание фар использовалось на универсале ARO 244). При этом оставалась доступной версия с двумя круглыми и даже с прямоугольными фарами от Dacia.



ARO 240 с частными номерами еще советского образца. Жесткий верх для этой машины изготовлен уже в России

и репутацию качественных автомобилей, они уже не так охотно приобретались за рубежом. «Второе дыхание» к марке пришло в 1989 году сразу после революционных событий в самой Румынии — граждане страны наконец-то получили возможность приобретать отечественные внедорожники в частную собственность. В эти годы производство ARO даже немного выросло: в 1991 году построили 9240 автомобилей, в 1992 году — 10 152 машины. В то же время рассчитывая на экспортные поставки в другие страны, производитель предлагал все новые и новые варианты комплектации 24-й серии различными импортными силовыми агрегатами — Andoria, Chrysler, Daewoo, Ford.

В 1995 году у 24-й серии еще раз обновилось оформление передней части, правда, не так радикально, как прежде, а сзади появились фонари от румынского легкового автомобиля *Ilcit Club* (лицензионная копия *Citroen*). Последний рестайлинг внедорожников ARO провели



в 1998 году — на автомобили установили новую решетку радиатора и новые бамперы.

В 1998 году машины получили собственный турбированный дизельный двигатель *DX 28-01* (88 л.с. при 4000 об/мин), разработанный на базе мотора *L-27D*. В том же году началось сотрудничество с компанией

Toyota, и на ARO 240 стали устанавливать дизельный мотор *Toyota* (2438 см³, 140 л.с.). К сожалению, к этому времени из-за окончательного падения качества ARO уже воспринимались как пародия на настоящий автомобиль. Производство внедорожников ARO было прекращено в 2006 году.

Продолжение на стр. 10





ARO 240





Автомобиль PortARO 4x4 португальской сборки. В его основе модель ARO 240 с жестким верхом

Лучше, чем «родные»

Автомобили ARO в 70-х годах быстро завоевывали новые рынки сбыта. Они продавались даже в таких странах, как США, Канада и Австралия. Но на пути мировой экспансии возникла небольшая заминка: Румыния была социалистической страной, и отношение к ее продукции в некоторых государствах оставалось, мягко говоря, настороженным. Чтобы нейтрализовать подобную предвзятость, пришлось задуматься о переносе сборки внедорожников в другие страны и создании нового независимого бренда. Наиболее подходящими для этих целей оказались государства Пиренейского полуострова. В 1975 году первым заработал

автосборочный завод в Португалии, выпускавший внедорожники под торговой маркой PortARO (от слов *Portugal* и *ARO*). Соучредителями новой автосборочной компании стали предприниматель и промышленник *Hipólito Pires* и бывший автогонщик *José Megre*, понимавший толк во внедорожных автомобилях. Сборочное производство расположилось в помещениях компании *SEMAL (Sociedade Electro-Mecânica de Automóveis Limitada)* в южном пригороде Лиссабона. Начали со сборки и доработки модели ARO 240 (PortARO 4x4), поскольку этот румынский автомобиль более других соответствовал понятию «классический внедорожник». В 1977 году в гамме португальских

автомобилей появился пикап ARO 242 (PortARO *Campina* 4x4), а в 1978 году — бортовые грузовики ARO 320 (PortARO 320 *Campina*). К этому времени сборочное производство SEMAL в Португалии в год выдавало до 2000 внедорожников, что составляло пятую часть от ежегодного тиража всех внедорожников ARO. Автомобили PortARO в целом были более «продвинутыми», чем «родные» ARO. При их сборке использовались более качественные комплектующие, в том числе недоступные в самой Румынии (шины, аккумуляторы, отделочные материалы). Кроме того, машины заметно отличались от оригинала: господин *Pires* подписал техническое соглашение с *Daihatsu*



Автомобили PortARO в целом были более «продвинутыми», чем «родные», румынские ARO. При их сборке использовались более качественные комплектующие, в том числе недоступные в самой Румынии — шины, аккумуляторы, отделочные материалы.



Рисунки из фирменного проспекта внедорожников PortARO. Представлены три основные модели. На фото справа — PortARO 4x4 с мягким брезентовым верхом

Motor Co, и японцы стали поставлять для комплектации PortARO турбодизели Daihatsu. Эти двигатели были шумными, но считались надежными и имели хороший крутящий момент. Марка PortARO громко заявила о себе на Женевском автосалоне 1978 года, представив свои внедорожники. Кстати, это был первый случай, когда португальский производитель автомобилей присутствовал на такой крупной выставке с собственным стендом. В Швейцарии один PortARO 4x4 демонстрировался с дизельным 2,5-литровым мотором Daihatsu, второй — с тур-



проеком в Португалии. Сборка внедорожников PortARO продлилась до 1995 года, пока не истек технический договор между Португалией и Румынией. Кроме Португалии, сборкой внедорожников ARO с начала 80-х годов занималась испанская компания ENASA. Собранные в Испании автомобили несли торговую марку HispARO и оснащались в основном импортными силовыми агрегатами. Сборка машин в Испании прекратилась в 1991 году. Позже сборку внедорожников ARO пытались организовать в Бразилии с импортными турбодизелями объемом 2,8 л.

PortARO 4x4 с жестким металлическим верхом, установленным вместо тента

бированным бензиновым мотором Volvo объемом 2,2 л. В начале 80-х годов стартовали поставки PortARO в Великобританию — естественно с правым рулем. Примерно в это же время появился PortARO с турбодизелем Peugeot. Успех этого варианта превзошел все ожидания, но со второй половины 80-х годов спрос на внедорожники PortARO в западных странах стал снижаться в связи с возросшей конкуренцией японских автомобилей с колесной формулой «4x4», которые были более современными и комфортабельными. Проект PortARO стал самым успешным и продолжительным автосборочным

PortARO Campina 4x4 — пикап с тентованным кузовом





- ❶ С 1977 по 1982 год автомобили ARO 240 выпускались только с круглыми передними фарами
- ❷ В 1977 году задние круглые фонари, заимствованные от румынских грузовиков Viscei, заменили более современными, многосекционными, в виде вытянутого прямоугольника с усеченными верхними углами
- ❸ Задний борт на ARO 240 легко откидывался и удерживался в горизонтальном положении цепями, входившими в комплектацию машины. Такая конструкция заднего борта увеличивала длину грузового отсека и позволяла перевозить длинномерные грузы





- ❶ Дизельный двигатель L-27D, созданный на основе бензинового мотора L-25
- ❷ Комбинация приборов на автомобилях ARO 240 первых лет выпуска
- ❸ До 1980 года на передний мост ARO ставились муфты отключения передних колес старого образца
- ❹ Редкий снимок: внедорожник ARO 240 со снятым тентом, где хорошо виден трубчатый каркас





Из всего многообразия вариантов ARO 24 самые тесные родственные связи с ARO 240 у модели ARO 241 с четырехдверным открытым тентованным кузовом. Его можно считать и самым редким вариантом, поскольку он использовался в основном военными в самой Румынии, редко попадал в гражданские организации и практически не поставлялся на экспорт.

ARO 241

В 1972 году компания *Ford Europe* инициировала большой тест внедорожников, в котором приняли участие 45 автомобилей из разных уголков планеты. В их числе был и новейший ARO 241, только что запущенный в производство. Во время теста оценивалась способность машин преодолевать бездорожье и различные препятствия, а также комфорт водителя и пассажиров в экстремальных условиях. К удивлению многих ARO 241 занял второе место, пропустив вперед лишь *Range Rover* и опередив машины лучших автопроизводителей Америки и Западной Европы. Третье место в тесте досталось *Jeep Willys*, четвертое — *Ford Bronco*. Этот тест наглядно продемонстрировал, что автомобили ARO 24 могут на равных конкурировать с самыми именитыми марками.



Более того, существует мнение, что если бы в зачет теста шла не только оценка проходимости и комфорта, но и такие важные параметры как ремонтпригодность, стоимость эксплуатационных расходов и т.д., то ARO 241 вполне мог бы стать победителем. Нельзя не признать, что ARO 241 действительно комфортабельный внедорожник. Этому способствовала передняя независимая подвеска колес и задняя, более мягкая (по сравнению с грузопассажирскими версиями ARO) подвеска, адаптированная под чисто пассажирский автомобиль. Отчасти

эта особенность ARO 241 способствовала и высокой проходимости — такая подвеска лучше обеспечивала контакт колес с землей.

Кроме того, пассажирская версия ARO 241 с открытым кузовом, в отличие от грузопассажирского ARO 240, имела полноценное заднее сиденье — как в легковом автомобиле. Оно установлено несколько ниже, чем «лавочки» в кузове ARO 240, тем самым обеспечивая своим пассажирам больше комфорта, особенно при движении по пересеченной местности — на нем

не так сильно болтают из стороны в сторону и меньше ощущаются крены автомобиля. Хотя ARO 241 мог комплектоваться всеми силовыми агрегатами, устанавливаемыми на 24-ю серию, дизельные версии этой (почти легковой) машины не пользовались популярностью. Они были слишком шумными и тяжелыми. Разработанные скорее для выполнения патрульных функций ARO 241 оборудовались почти исключительно бензиновым двигателем L-25, отличавшимся послушным характером и образцовой надежностью.

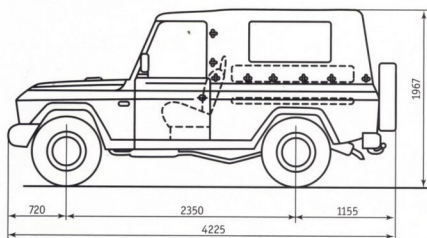


Схема автомобиля ARO 240

Технические характеристики ARO 240

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	1535
полная	2250

Рулевое управление

типа «червяк-ролик»

Подвеска передняя

независимая, пружинная, амортизаторы телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические

Тормоза

рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом, вакуумным усилителем

стояночный — на задние колеса, с механическим приводом

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, см ³	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

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ КО ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Модель локомотива

ДУНАЙСКИЙ ЭКСПРЕСС

ВСЕГО ЗА

149
руб.

Рекомендуемая
розничная цена.



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ИЛИ ЗАКАЖИТЕ В ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНЕ

WWW.DEAGOSHOP.RU

 **DeaGOSHOP**



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



MULTICAR 25

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X
00166
9 772071 095773