

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. 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 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](http://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](http://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



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

Автомобиль ARO 240 с жесткой крышей, поставленной вместо брезентового верха

(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 Кампунуте 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 *Visești*, 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 АРО 240 со сдвоенными фарами и защитной решеткой заводского исполнения

АРО требовался свой собственный дизель. На соседнем тракторном заводе в городе Бршов изготавливались трех- (D115) и четырехцилиндровые (D127) дизельные двигатели с непосредственным впрыском топлива, предназначенные для небольших тракторов. На автомобили АРО попытались приспособить оба двигателя, но для АРО 240 оказался пригодным только четырехцилиндровый мотор D127 (3119 см<sup>3</sup>, 68 л.с.). Дизель подвергся серьезным доработкам в Исследовательском институте автомобилей и тракторов в Бршове, но даже после его адаптации к автомобилю он все равно оставался очень шумным и вибронгруженным. Кроме того, даже на высшей передаче максимальная скорость внедорожников АРО с этим мотором не превышала 100 км/ч.

Двигателем D127 (за неимением другого) внедорожники АРО 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 АРО 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 АРО 244). При этом оставалась доступной версия с двумя круглыми и даже прямоугольными фарами от Dacia, которые некоторое время на внедорожники АРО не устанавливали. Изначально довольно спартанский АРО 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 LMS M-461, уже не отвечают возросшим требованиям потребителей. Поэтому вскоре машины «переобули» в 15-дюймовые колеса с более широкими покрышками. Внедорожники АРО 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 АРО 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 см<sup>3</sup>, 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-



проектом 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.

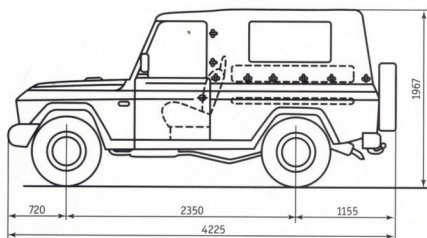


Схема автомобиля ARO 240

#### 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 <sup>3</sup>	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](http://WWW.DEAGOSHOP.RU)

 **DeaGOSHOP**



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



## MULTICAR 25

DeAGOSTINI

16+

