

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 171

СССР
И СОЦСТРАН



ARO 244

ДОРОГОЙ И СТАТУСНЫЙ
НЕ СЕКРЕТ, А ДОСТИЖЕНИЕ!
МАШИНА ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №171, 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
Менеджер по продукту: С. Юхина
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен 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 «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 Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 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 «Казахско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС» Казахстан, г. Алматы,
ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.
Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),
факс: +7 727 311 12 65

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: 379 руб.
Розничная цена:
89,99 грн, 72 900 бел. руб., 1290 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008–2015 000 «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, 8–10, 16: 000 «Де Агостини»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–10:
© Background & HDR by maground.com;
стр. 4 (верх): © Bogdan Olaru;
стр. 7 (верх), 12–15: © De Agostini Picture
Library; стр. 4 (низ), 6: © Nicolae Muntean;
стр. 11 (низ): © РИА Новости;
стр. 3, 5, 7 (низ), 11 (верх): частная
коллекция Максима Шелепенкова

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

3D графика:
Наиль Хуснутдинов, Михаил Тупчиев

Дата выхода в России 16.09.2015

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Метаморфоза, произошедшая с внедорожником ARO 244, сопоставима лишь с историей знаменитого «зеленгвагена» — Mercedes-Benz G. Созданный в самом конце 60-х для перевозки пассажиров в условиях сурового бездорожья, в 80-е годы ARO 244 неожиданно стал символом высокого социального статуса его владельца.

Ставка на внедорожник

В 50-е годы в Румынии с развитием сельскохозяйственной кооперации все сильнее ощущалась потребность в машинах, способных работать в любых условиях — и на плохих дорогах, и на бездорожье. Это касалось как грузовиков, так и пассажирских автомобилей. Стабильная транспортная связь была необходима фермерам и землевладельцам — особенно в отдаленных районах.

Поначалу для этих целей использовали старые внедорожники, оставшиеся в Румынии после окончания Второй мировой войны, или новые, поставлявшиеся из Советского Союза. А в 1957 году в городе Кампулунг (*Campulung*), что в районе Мускель (*Muscel*), попытались наладить производство легковых внедорожников собственными силами. Их выпускали полукустарным способом в небольшом количестве, что не могло удовлетворить потребности страны. Тем не менее, начало было положено, и со временем

на Государственном машиностроительном заводе (*Interprinderea Metalurgica de Stat, IMS*) освоили массовый выпуск внедорожника *IMS M461* — эта модель, благодаря своей надежности и проходимости, заслужила уважение не только в Румынии, но и в других странах.

С увеличением экспортных поставок объемы производства автомобилей в Кампулунге росли, но руководство завода понимало, что почивать на лаврах рано. Внедорожник *IMS M461*, несмотря на все попытки его усовершенствовать, устаревал прямо на глазах. И не столько по механике, сколько по дизайну, ведь в его основе лежал советский легковой автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-69 образца 1953 года. Работа над новой машиной привела к созданию целой гаммы внедорожников нового семейства ARO 24 (цифровой индекс модели означал округленный размер колесной базы — 2350 мм) с передней независимой подвеской и кузовом нового дизайна.

Базовая модель ARO 240 во многом повторяла философию внедорожника *IMS M461* — тот же открытый восьми-местный (два места впереди и шесть на скамейках вдоль боковых бортов) грузопассажирский кузов с двумя дверями и легкоъемным брезентовым верхом. Параллельно с ARO 240 был создан аналогичный по назначению внедорожник ARO 243 с закрытым цельнометаллическим грузопассажирским кузовом. Модель ARO 241 имела четыре двери и пятиместный пассажирский салон. В «табели о рангах» она занимала более высокую позицию, чем перечисленные выше модели. Но открытый кузов ARO 241 с брезентовым верхом больше подходил для армии, чем для работы «на гражданке». Поэтому линейку румынских внедорожников возглавлял ARO 244 с четырехдверным закрытым кузовом, предоставлявший своим пассажирам максимум комфорта.

Внедорожный легковой автомобиль ARO 244D на улицах Москвы





Премьерный показ внедорожника ARO 244

и организовывать производство похожих комплектующих сразу для двух новых автомобилей просто не было возможности. Именно поэтому внедорожники ARO с самого начала были обречены довольствоваться комплектующими от *Dacia*, что только пошло им на пользу.

Отдельно стоял вопрос о новом силовом агрегате для автомобилей ARO 24. Представленные в 1969 году прототипы оснащались мотором M-207 от *IMS M461*. Это был неплохой мотор — может быть, не такой мощный, как хотелось бы (70 л.с.), зато относительно тихий, работающий плавно, без особых вибраций, и в меру экономичный — расход топлива составлял 14,5 л бензина (к тому же низкого качества) на 100 км пути.

Наладив собственное производство восьмицилиндровых V-образных моторов по образцу *Ford*, Румыния полностью обеспечила себя двигателями для грузовиков *SR-211 Carpati*. Но выпускаемые в стране внедорожники *IMS* и небольшие фургончики *TV* довольствовались устаревшими, прожорливыми моторами. Тогда-то и родилась идея взять от V-образного грузового мотора «половинку» (четыре цилиндра в ряд)

Лишние «кубики»

Разработка новых внедорожных автомобилей ARO считалась важной государственной задачей, поэтому их первые прототипы были представлены общественности задолго до начала серийного выпуска. Это очень показательный момент, характерный для всех социалистических стран: никто не пытался делать из новых разработок

легкового автомобиля *Dacia 1100* (лицензионная копия заднемоторного *Renault 8*): прежде всего, это касается рулевого колеса, сидений, дверных замков и ручек, стеклоподъемников, стеклоочистителей и т.д. На серийных машинах использовались аналогичные детали от автомобиля *Dacia 1300* (лицензионная копия переднеприводного *Renault 12*).

Комфортабельный ARO 244 с четырехдверным закрытым кузовом возглавлял линейку румынских внедорожников

тайну, секрет — наоборот, как только появлялась возможность продемонстрировать народу свои достижения, государство тут же эту возможность реализовывало. Так, обновленные внедорожники ARO 24 были показаны в Румынии в августе 1969 года во время празднования 25-летия свержения режима Иона Антонеску, в результате которого Румыния встала на сторону стран антигитлеровской коалиции. На фоне выпускаемых *IMS M461* новые машины выглядели, конечно, сногшибательно. Но надо учитывать, что публике представляли лишь прототипы, которые порой значительно отличались от тех машин, что пошли в серию спустя три года. К примеру, многие детали и комплектующие (особенно в отделке салона) были взяты от выпускавшегося в Румынии

Такая унификация во многом была вынужденной, поскольку Румыния намеревалась к 1975 году все детали для *Dacia 1300* производить у себя, а распыляться

и создать на этой основе новый двигатель. Высокая унификация деталей позволила справиться с этой задачей довольно быстро — в результате появился мотор M-207



Трактор *Universal 445*, у которого заимствовали дизельный двигатель для автомобилей ARO 24



объемом 2512 см³, получивший в Румынии прозвище «половинка Карпат». Когда румынские машины начали поставляться на экспорт, выяснилось, что во многих европейских странах автомобили с двигателем 2500 см³ облагаются повышенным налогом, и это стало серьезным препятствием для их дальнейшего продвижения на западные рынки.

Чтобы избавиться от этих «лишних» 12 «кубиков», изменили размерность румынского мотора — за счет уменьшения хода поршня. В результате объем двигателя сократился до 2495 см³. Кроме того, он стал мощнее (80 л.с.) и экономичнее за счет повышения степени сжатия и использования бензина с более высоким октановым числом. Новый мотор, получивший наименование L-25, отличался от предшественника и измененной масляной системой — насос расположили в другом месте, он стал более производительным, а масляный фильтр переместился с левой стороны мотора на правую. Освоить производство двигателя L-25 для румын не составило труда, так как он выпускался на том же самом оборудовании, что и M-207, поэтому серийные внедорожники ARO 24 сразу получили новый мотор.

В роли «персоналки»

Модель ARO 244 изначально считалась статусной, эксклюзивной — она предназначалась для обслуживания представителей органов власти, директоров предприятий и крупных кооперативов. На внутренний рынок поступало лишь малое количество экземпляров. В это время в Румынии были запущены грандиозные программы развития, экономика нуждалась в притоке твердой валюты, поэтому приоритет отдавался экспортным поставкам. Складывалась парадоксальная ситуация — при острейшем дефиците автомобилей внутри страны большая их часть продавалась за рубеж. Хотя автомобилей ARO 244 выпускалось относительно немного, особенно

Обложка рекламного проспекта ARO 244D

по сравнению с двухдверными модификациями ARO 240 и ARO 243, на дорогах Румынии они все-таки встречались. Внедорожники ARO 244 служили не только «персоналками» румынских госчиновников, но и обслуживали старший офицерский состав армии и подразделений по поддержанию общественного порядка. Приобрести ARO 24 любой модификации в частную собственность в Румынии было довольно сложно, хотя они стоили в два раза дороже легкового автомобиля Dacia 1300. Чтобы просто встать на очередь, необходимо было сначала съездить в министерство торговли и попасть

Чтобы избавиться от «лишних» 12 «кубиков», изменили размерность румынского мотора — за счет уменьшения хода поршня. В результате объем двигателя сократился до 2495 см³. Кроме того, он стал мощнее (80 л.с.) и экономичнее за счет повышения степени сжатия и использования бензина с более высоким октановым числом.



Автомобиль ARO 244 румынской военной полиции

на прием к министру. Получив министерскую визу, потенциальный автовладелец должен был внести на специальный расчетный счет в банке не менее половины стоимости нового автомобиля и предоставить нотариально заверенные документы о том, что он действительно нуждается в машине и что никто из его ближайших родственников не имеет другого транспортного средства. После этого страждущего вносили в специальный список на право приобретения автомобиля — очередь могла растянуться на три года.

И все-таки внедорожники покупали: как правило, владельцами становились зажиточные фермеры или животноводы. Но они выбирали себе более практичные и утилитарные версии ARO 240 или ARO 243,

а дорогие и пафосные внедорожники ARO 244 их не интересовали.

До 1979 года ARO 244 выпускался только с бензиновым мотором, несмотря на то что все его сородичи в 1978 году уже получили дизельные двигатели ITB D-127, конверсированные из тракторных дизелей, выпускавшихся по лицензии Fiat. Считалось, что шумный и вибронагруженный дизель просто не по статусу комфортабельному ARO 244. Но в условиях, когда за короткий срок (после нефтяного кризиса 1973 года) цены на бензин подскочили в три раза, а в самой Румынии бензин продавался частным владельцам по карточкам, автопроизводитель был вынужден задуматься о выпуске модификации ARO 244D с дизельным силовым агрегатом.

Примерно в это же время стало ясно, что старые узкие шины на колесных дисках в 16 дюймов (взятые от старой модели IMS M461) уже не отвечают возросшим запросам потребителей. В результате машину «переобули» в 15-дюймовые колеса. Еще одно нововведение — автомобили из Кампулунга отныне можно было приобрести как с колесной формулой «4x4», так и «4x2», то есть без переднего ведущего моста. В 1982 году автомобили получили немного измененный передок с более современной решеткой радиатора из черного пластика. Теперь их можно было оснастить фарами трех вариантов: прямоугольными от Dacia 1300, двумя круглыми от фургонов TV или более мощной системой освещения дороги с четырьмя фарами от Dacia 1310.

В 1984 году в производство запустили новый дизельный двигатель L-27, разработанный Национальным институтом тепловых двигателей на основе «половинки Карпат» — он имел тот же блок цилиндров, но ход поршня был увеличен с 85 до 90 мм, в результате чего объем двигателя вырос до 2660 см³, а его мощность составила 68 л.с.

Хотя автомобилей ARO 244 выпускалось относительно немного, на дорогах Румынии они все-таки встречались. Эти внедорожники служили не только «персоналками» румынских госчиновников, но и обслуживали старший офицерский состав армии и подразделений по охране общественного порядка.



Краш-тест внедорожника ARO 244

С началом реформ

После революции 1989 года в Румынии были сняты ограничения на продажу внедорожников ARO частникам. С 1990 года любой гражданин страны мог приобрести себе такую машину без многолетнего ожидания. Причем в 1990–1991 годах внедорожник можно было купить без посредников — прямо на заводе. Спрос был настолько высоким, что автомобили часто продавались даже без некоторых запчастей или деталей интерьера: без запасного колеса, зеркал и т. д. Все это приобреталось и устанавливалось новоиспеченными владельцами позже — главное было «взять» саму машину. Но с 1991 года завод прекратил прямые продажи автомобилей физическим лицам и стал осуществлять их через дилеров, как все цивилизованные автопроизводители.

С началом рыночных реформ значительно увеличилось предложение по силовым агрегатам для автомобилей ARO 24. Стан-



по выбросу вредных веществ в атмосферу двигателями внутреннего сгорания. Поэтому завод был вынужден устанавливать на экспортные машины импортные силовые агрегаты известных производителей. Для серии ARO 24 были адаптированы поль-

В качестве эксклюзива предлагались машины с моторами *Ford Cosworth V-6* (от *Ford Sierra*), которые назывались ARO-244 *Cosworth*. Правда, они получились очень дорогими и популярностью не пользовались, поэтому было собрано не более двух

В 1999 году на ARO стали ставить собственные модернизированные дизельные агрегаты объемом 2660 см³

дартными вариантами после 1990 года считались бензиновый мотор *L-30* (3007 см³, мощность 95 л.с.) или дизель *L-27*. Но эти варианты не годились для поставок в Европу, где значительно ужесточили нормы

ARO 244 с дизельным двигателем Peugeot



ские дизели *Andoria* моделей *4C90* (2.4 4C, 2417 см³, 69 л.с.), *4CT90-1* с турбонаддувом (2.4 4C Turbo, 2417 см³, 90 л.с.) и *4CTi90-1BE* (2.4 4C Turbo, 2417 см³, 101 л.с.), а также итальянские *VM Motori* (2.5 L4 OHV Turbo, 2499 см³, 101 л.с.), французские *Peugeot* (2.5 XD3, 2498 см³, 75 л.с. или 2.5 XD3T Turbo, 2498 см³, 95 л.с.).

десятков таких автомобилей.

В 1999 году на ARO стали ставить собственные модернизированные дизельные агрегаты объемом 2660 см³: атмосферный дизель *DX-28* мощностью 71 л.с. и турбодизель *TDX-28* мощностью 87 л.с. С 2000 года в качестве альтернативы предлагались японские турбодизели *Toyota* (2.4 2L-T Turbo, 2446 см³, 86 л.с.), а с 2001 года — бензиновый силовой агрегат *Toyota 2RZ FE* (2,4 л), позволяющий внедорожнику развивать скорость до 150 км/ч.

По сути, к этому времени на заводе в Кампулунге для сборки внедорожников использовались только собственные задние или полноприводные шасси и кузова. Все остальные агрегаты и комплектующие, в том числе высокотехнологичные устройства для повышения комфорта и активной безопасности автомобиля, заимствовались у других производителей. Хотя ничего удивительного в этом нет — сегодня многие компании поступают точно так же, предпочитая не вкладывать деньги в создание того, что уже существует и к тому же лучшего качества.

Продолжение на стр. 10



ARO 244





Необходимо отметить, что сосредоточившись на выпуске собственных недорогих шасси с оригинальной ходовой частью, ARO сам реализовывал их сторонним компаниям в других странах. Среди покупателей была и российская фирма *Derways* из Карачаево-Черкесии, презентовавшая в 2003 году свой внедорожник *Cowboy*. На шасси ARO 244 установили каркасно-панельный кузов

Популярный «Лесник»

К 1985 году из 125 тысяч экземпляров произведенных в Румынии внедорожников ARO 24 на экспорт было отправлено более 93 тысяч машин.

Автомобили ARO 24 продавались в 110 государствах, в том числе во Франции, Италии, Китае, Колумбии, Ираке, Зимбабве и Анголе. Наибольшей популярностью,

наименованием *Cross Lander CL 244* в Соединенные Штаты Америки, которая закончилась грандиозным скандалом.

Сборка автомобилей ARO 24 осуществлялась не только в Румынии, но и на партнерских заводах в Польше, Намибии, Аргентине, Португалии (под маркой *Portaro*) и Испании (под маркой *Hisparo*). На Кипре внедорожники ARO 244 соби-

В развитых странах большой популярностью пользовалась пятиместная закрытая версия внедорожника ARO 244

собственной разработки с пластмассовыми внешними панелями. По отзывам, машина получилась вполне приличной, но проблемы с поставками шасси из Румынии не позволили наладить полномасштабное производство этих автомобилей, и завод в Черкесске переключился на сборку китайских машин.

особенно в развитых странах, пользовалась пятиместная закрытая версия ARO 244. В 90-х годах эта машина даже получила на рынках некоторых стран собственное имя — *Forester* («Лесник»).

Была предпринята попытка начать поставки автомобилей ARO 244 под

маркой *Clan*. Они оснащались мощным кондиционером, установленным на крыше.

По протекции Чаушеску

Руководитель Социалистической Республики Румыния Николае Чаушеску предложил строить на базе модели ARO 244 представительские автомобили. Главы многих государств используют в качестве представительских машины, изготовленные в собственной стране. Такая демонстрация возможностей национального автопрома прекрасно работает на репутацию и престиж государства в целом.

Сборка автомобилей ARO 24 осуществлялась не только в Румынии, но и на партнерских заводах в Польше, Намибии, Аргентине, Португалии (под маркой *Portaro*) и Испании (под маркой *Hisparo*). На Кипре ARO 244 собирались под маркой *Clan*.

Российский внедорожник Derways Cowboy, базирующийся на шасси ARO 24

В 1977–1978 годах для президента Румынии вручную построили четыре экземпляра ARO 304. Эти машины имели удлиненное шасси, привод только на заднюю ось и отличались качественной внутренней отделкой: салон обивался натуральной кожей самого высокого качества и оснащался всевозможными электроприводами, в том числе электроприводом большого сдвижного люка, через который высокопоставленные пассажиры в особо торжественных случаях могли приветствовать народ стоя — держась на ходу за специальные поручни. Внешне автомобили были богато отделаны хромированными деталями и окрашены в солидный сине-зеленый цвет. Мотор оставался стандартным, объемом 2,5 л. ARO 304 использовались на официальных мероприятиях и парадах довольно часто. При этом одна из машин была подарена ливийскому лидеру Муаммару Каддафи, другая — руководителю Восточной Германии Эрику Хонеккеру. Кроме этого, в 1985–1986 годах были построены автомобили ARO 306 с полностью



закрытым кузовом и еще более роскошной отделкой и оснащением (кондиционер, встроенный мини-бар в заднем сиденье, пол устлан персидскими коврами). Во время визита Михаила Сергеевича Горбачева в Румынию в 1987 году Николае Чаушеску попросил, чтобы тот во время официального приема использовал

ARO 306. Но представители советской стороны забраковали автомобиль из-за сильных внутренних вибраций. В течение двух дней работа шла день и ночь, огрехи были устранены, и Михаил Горбачев во время торжественной части вместе с Николае Чаушеску приветствовал румынский народ с автомобиля ARO 306.



Михаил Горбачев и Николае Чаушеску приветствуют румынский народ из автомобиля ARO 306



- ❶ По проходимости и потребительским качествам внедорожники ARO 244 стоят в одном ряду с английским Land Rover Defender и советским УАЗ-469
- ❷ Управление полноприводной трансмиссией ARO осуществляется с помощью малого рычага, стоящего рядом с рычагом переключения коробки передач
- ❸ Задние фонари ARO имели оригинальную, запоминающуюся форму с усеченными верхними углами
- ❹ ARO 244 хорошо смотрелись с четырехфарной системой освещения дороги, заимствованной от легковых автомобилей Dacia





- ❶ На ступицах передних колес установлены ступичные хабы — муфты свободного хода, отключающие от колес главную передачу и тем самым уменьшающие ее износ
- ❷ Под капотом машины — тракторный дизельный двигатель, конвертированный в автомобильный
- ❸ Задний мост внедорожника подвешен на двух полуэллиптических листовых рессорах
- ❹ Доступ к багажнику на внедорожниках поздних серий осуществлялся после отвода в сторону «калитки» с держателем запасного колеса и поднятия задней двери





В начале 90-х годов в Румынии после нескольких лет экономической рецессии начались долгожданные перемены. Смена политических систем в странах Восточной Европы и новые экономические возможности заставили потребителей по-другому относиться к приобретаемым автомобилям — внедорожники ARO 244 уже не отвечали требованиям времени ни по экономичности и мощности двигателя, ни по комфорту и размеру салона. Поэтому появление в 1994 году более комфортабельных моделей ARO 246 и ARO 264 можно считать вполне закономерным.

ARO 244, хотя и считался престижным автомобилем, не мог похвастаться просторным салоном, особенно в районе задних сидений. Новая модель, сохранив

размеры колесной базы оригинала, получила более высокую надстройку над задним диваном (часть кузовных панелей была использована от ARO 243), за счет

дополнительных 12 см над головой удалось приподнять и отодвинуть назад заднее сиденье, увеличив пространство для ног пассажиров. В результате пассажиры заднего дивана стали чувствовать себя комфортнее. При этом машина считалась семиместной, так как за задним пассажирским сиденьем еще осталось место для двух откидных «сидушек», доступ к которым осуществлялся через заднюю подъемную дверь.

Обновленный автомобиль получил индекс не по порядку после модели «244», а наименование ARO 246, так как цифры «245» к этому времени очень четко ассоциировались у потребителей с одной из моделей Volvo.

Правда, выпуск ARO 246 не стал массовым, поскольку вслед за ним появилась более элегантная модель ARO 264. Уже по первым





двум цифрам индекса видно, что ее колесная база с округленных 2400 мм подросла до 2600 мм. Лишние 200 мм кузова оказались как раз в районе ног пассажиров задних сидений, поэтому для достижения того же эффекта, что и на ARO 246, заднее сиденье уже не нужно было двигать назад и вверх, и машина лишилась «горба» на крыше. Кроме того, на эти же 200 мм расширились задние двери, а значит посадка пассажиров заднего дивана стала гораздо комфортнее.

Модификация с «горбом» для увеличения высоты салона в задней части кузова на удлиненной колесной базе тоже существовала — она называлась ARO 266. Но столь специфическое транспортное средство пользовалось совсем ограниченным спросом, в том числе из-за серьезно возросшей, по отношению к базовым версиям, стоимости.

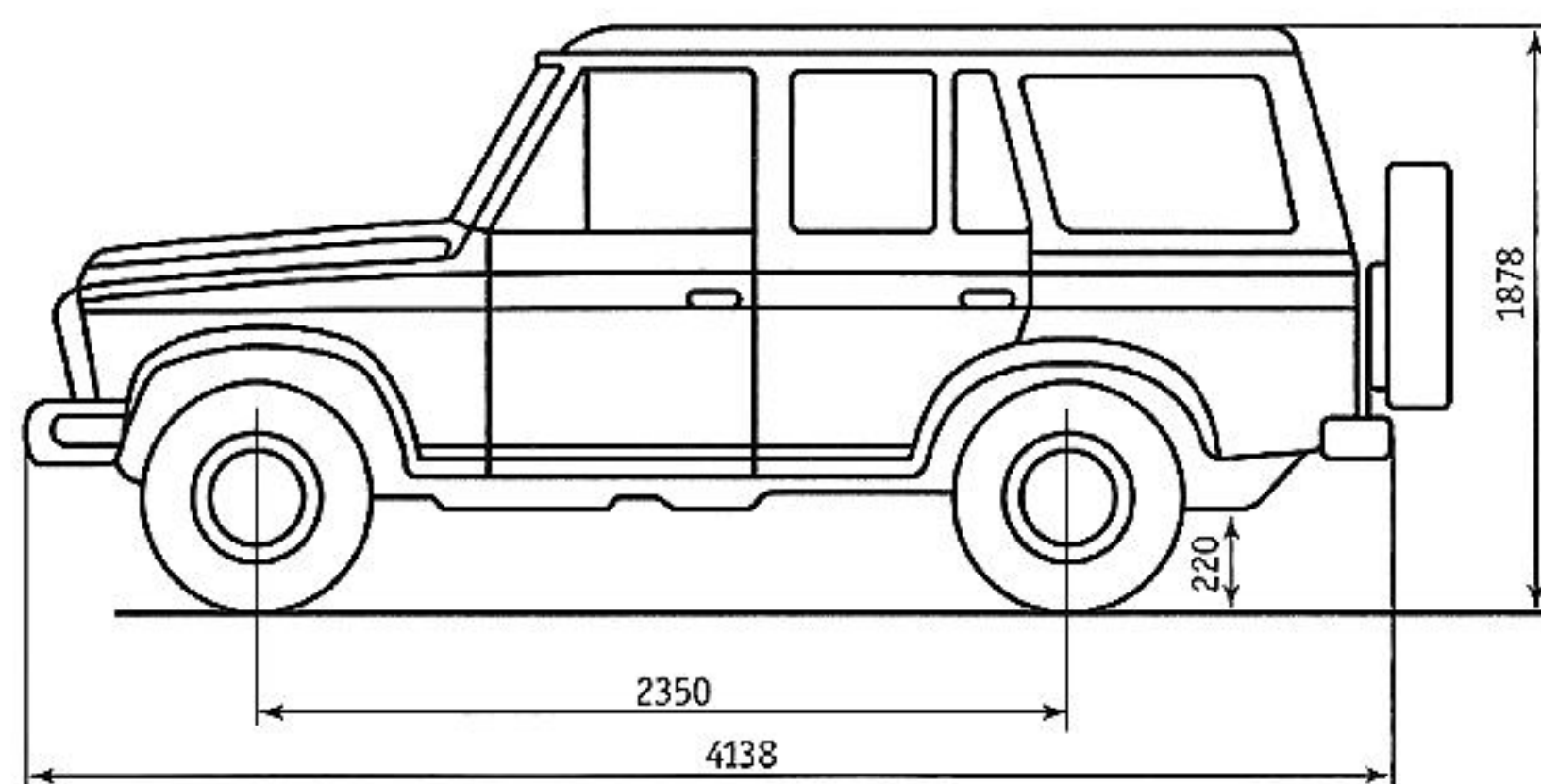


Схема автомобиля ARO 244D

Технические характеристики ARO 244D	
Число мест	8
Максимальная скорость при полной нагрузке	110 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	9,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Размер шин	6,50-16 (позже 235/75 R15)
Объем топливного бака	45 л
Масса, кг	
снаряженная	1600
полная	2300
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 — 4,64; II — 2,53; III — 1,56; IV — 1; задний ход — 4,79

Раздаточная коробка

двухступенчатая, без межосевого дифференциала

Передаточные числа: I — 1; II — 2,175

Двигатель

ARO L-27, дизельный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	97
Ход поршня, мм	90
Рабочий объем, см ³	2660
Степень сжатия	20,8
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Максимальная мощность

68 л.с. при 3800 об/мин

Максимальный крутящий момент

14,5 кгс.м при 2250 об/мин

Пропустили выпуск любимой коллекции?

🛒 Просто закажите его на deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте www.deagostini.by

Для украинских читателей - на сайте www.deagostini.ua

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



WARTBURG 311/312

DeAGOSTINI