

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 379 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН, 86 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 177

СССР  
И СОЦСТРАН



## ARO 242

НЕЗАМЕТНЫЙ ТРУЖЕНИК  
ПЕРЕЙТИ «РУБИКОН»  
СПОРТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №177, 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 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](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, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«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](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 «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, 86 900 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, 8-10, 16: ООО «Де Агостини»;  
стр. 3, 11: частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
стр. 4, 5 (верх), 12-15  
© De Agostini Picture Library;  
стр. 5 (низ), 6-7 © Adrian Bortă

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 9.12.2015

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







В социалистических странах легковые автомобили с кузовом «пикап», в том числе и внедорожные, приживались плохо. Если заводы и решались включить их в свою производственную программу, то это, как правило, были модели, ориентированные на экспорт. Единственным исключением оставалась Румыния, выпускавшая много пикапов и для внутреннего рынка.

## Символ предпринимательства

Некоторое время в Румынии, на Государственном машиностроительном заводе (*Interprinderea Metalurgica de Stat, IMS*) в Кампулунг Мускель (*Câmpulung Muscel*), выпускался внедорожный легковой автомобиль ARO M461 с одним единственным вариантом открытого грузопассажирского кузова. При желании его можно было накрыть жестким верхом, но он все равно оставался двухдверным, аскетичным, с пассажирскими местами на лавках вдоль бортов кузова.

Отсутствие ассортимента кузовов негативно отражалось на экспортных поставках. Поэтому когда встал вопрос о создании нового внедорожника, который должен был сменить на конвейере ARO M461, было решено разрабатывать уже целое семейство автомобилей с разными кузовами. Первоначально в гамму модификаций входило четыре грузопассажирских варианта (с двух- и четырехдверными кузовами, с мягким или жестким верхом) и один чисто грузовой с двухместной кабиной и кузовом «пикап». Все грузопассажирские машины имели общий недостаток: водитель и пассажиры вынуждены были находиться вместе с грузом в едином пространстве салона. Это было не только некомфортно, но и небезопасно, особенно в условиях бездорожья и на горных дорогах. Для перевозок намного лучше была приспособлена грузовая версия ARO 242 с кузовом «пикап»: автомобиль имел двухместную цельнометаллическую закрытую кабину, полностью отделенную от грузового отсека, что исключало перемещение груза внутри салона. К тому же водитель и пассажиры были избавлены от неприятного запаха и грязи при перевозке грузов сельскохозяйственного назначения. Возможно, сами румыны вполне бы обошлись более универсальными грузопассажирскими модификациями, но автомобили семейства ARO 24 планировалось поставлять на экспорт, а зарубежные потребители были достаточно придирчивы. Дешевые и выносливые автомобили

из стран Восточной Европы чаще всего приобретались европейцами для коммерческого использования. В общем, пикап ARO 242 оказался совсем не лишним в производственной программе румынского автозавода.

Не секрет, что автомобили с кузовом «пикап» (*pick up* — дословно «подбирать») пришли к нам из Америки. Этот тип легкого грузовичка очень популярен в Соединенных Штатах — он стал синонимом предпринимательского духа, тяжелого труда, надежности и выносливости. Машины с кузовом «пикап» особенно ценились американскими фермерами. Со временем пикапы в США стали делать в полноприводном варианте для плохих дорог, и они быстро завоевали весь мир. Сегодня такие машины

выпускаются многими автомобильными компаниями (особенно в этом преуспели автопроизводители из Японии и Китая). Но в начале 70-х годов ситуация выглядела несколько иначе: лишь немногие из выпускавшихся в мире пикапов с колесной формулой «4x4» действительно можно назвать внедорожными. Ведь чаще всего это были довольно громоздкие американские машины с длинными колесными базами и прожорливыми бензиновыми двигателями. На их фоне пикап ARO 242 выглядел компактным (короткая колесная база, небольшие свесы кузова) и проходным автомобилем, действительно предназначенным для тяжелого бездорожья. При этом он считался вполне современным, поскольку имел переднюю независимую подвеску



Внедорожный пикап ARO 242 в экспортном исполнении с хромированной решеткой радиатора





колес, довольно тяговитый четырехцилиндровый рядный бензиновый двигатель L-25 (в его основе лежала «половинка» V-образного восьмицилиндрового мотора от румынского грузовика SR-211 Carpati) и симпатичный внешний вид. На машины первых выпусков даже устанавливали прямоугольные фары от Dacia 1300, которые считались очень модными.

модификация во всем семействе. Возможно потому, что чисто грузовая машина, лишенная пассажирских сидений, была вынуждена выполнять свою грубую утилитарную работу вдали от крупных населенных пунктов, а не мелькала у всех на виду. В Румынии эти машины чаще всего можно было увидеть на строительстве автодорог в горных районах, при возведении плотин

*Пикап ARO 242 позднего выпуска с измененной кабиной водителя*

относительно небольшой по площади платформой на съемных дугах натягивался тент — от непогоды и посторонних взглядов.

В начале 1977 года на машинах семейства ARO 24 отказались от современных прямо-

## Пикапы стали синонимом предпринимательского духа, тяжелого труда, надежности и выносливости

Все эти достоинства не могли остаться незамеченными, и вскоре пикап ARO 242 прочно занял свою нишу на мировом рынке.

### Чужой среди своих

И все-таки ARO 242 трудно назвать популярной моделью в семействе ARO 24. Скорее даже наоборот — это наименее заметная

и гидроэлектростанций, расположенных в труднодоступных местах, возле радиотрансляционных вышек на вершинах гор. При этом необходимо учитывать, что ARO 242 не предназначались для продажи населению внутри страны. Внедорожник ARO 242 мог перевозить по бездорожью 800 кг полезного груза. Над

угольных фар и стали устанавливать только круглые фары. Зато задние фонари, ранее заимствованные от румынских грузовиков Viscegi, заменили более современными, многосекционными. Небольшой доработке подверглась и механическая часть внедорожников — в частности, управление полноприводной трансмиссией теперь осуществлялось с помощью одного рычага, а не двух, как раньше.

После нефтяного кризиса 1973 года использовать прожорливые бензиновые двигатели на утилитарных и коммерческих автомобилях стало невыгодно, поэтому задумались о дизельном двигателе для ARO. Особенно в нем нуждался грузовой пикап ARO 242.

**ARO 242 считался вполне современным, поскольку имел переднюю независимую подвеску колес, тяговитый четырехцилиндровый рядный бензиновый двигатель L-25 (в его основе лежала «половинка» V-образного восьмицилиндрового мотора от румынского грузовика SR-211 Carpati) и симпатичный внешний вид.**



Пикапы ARO 242, как самые легкие в гамме румынских внедорожников, участвовали в спортивных соревнованиях

Дизельный двигатель «нашли» в конце 70-х годов на соседнем тракторном заводе в городе Брашов. На внедорожники ARO 24 приспособили четырехцилиндровый тракторный дизель D-127 (3119 см<sup>3</sup>, 68 л.с.). Он был шумным и вибронегруженным, но зато надежным, тяговитым и необычайно ремонтпригодным. Для Румынии и близлежащих небогатых социалистических государств это оказалось идеальным решением, а вот на экспорт в страны Запада такие «тракторомобили» шли с трудом. Поэтому тракторному дизелю вскоре постарались найти адекватную замену: в 1984 году в производство запустили новый дизельный двигатель L-27 меньшего объема (2,66 л), но сопоставимой мощности (68 л.с.), который разработали на основе блока цилиндров бензинового двигателя L-25.

В 1982 году на всех внедорожниках ARO изменили передок — автомобили получили новую пластмассовую решетку радиатора. Отныне машины могли оснащаться фарами



трех вариантов: прямоугольными от Dacia 1300, двумя круглыми от фургонов TV или более мощной системой освещения дороги с четырьмя фарами от Dacia 1310. Кроме того, изначально довольно спартанский салон ARO 24 обзавелся новой «мягкой» приборной панелью и более современной комбинацией приборов.

К этому времени стало ясно, что старые узкие радиальные шины на 16-дюймовых колесных дисках, заимствованные когда-то от модели IMS M461, уже не отвечают возросшим требованиям потребителей. Поэтому вскоре машины «переобули» в 15-дюймовые колеса с более широкими покрышками.

Спортивный ARO 242 с турбодизелем D127 — один из самых мощных раллийных автомобилей в Румынии начала 80-х годов







Многие решения, опробованные на спортивных ARO, использовались на серийных машинах: удлиненная кабина, усилитель руля, дисковые тормоза (устанавливались опционно в последние годы производства ARO 24)

внедорожников всего мира — знаменитую трассу *Rubicon Trail* в горах Сьерра-Невада. Из 35 км этой трассы 19 км приходится на крайне пересеченную местность, проходящую среди огромных валунов. Здесь от машины требуется не только полный привод и мощный двигатель, но и маневренность, и отличная геометрическая проходимость. Перес создал команду из трех *Cross Lander CL-244x* (доработанные ARO 244) с двигателями *Ford V6 Cosworth*, защитными металлическими дугами и другим специальным внедорожным оборудованием, которое помогло автомобилям справиться с непростой задачей. И машины прошли Рубикон! После этого американцы проявили интерес к *Cross Lander*, что позволило Пересу собрать несколько тысяч предварительных заказов. Вдохновленный успехом, он отправился в Бразилию, где уговорил бывшего пилота Формулы-1 Эмерсона

С 1989 года на автомобили 24-й серии по заказам стали устанавливать двигатели импортного производства: *Peugeot*, *Toyota*, *Ford* и т.д. А с 1990 года задние фонари поставили от румынских легковых автомо-

внедорожников ARO, которые получили новую торговую марку *Cross Lander*. Для этого в Майами (штат Флорида) была зарегистрирована упоминавшаяся выше компания *Cross Lander USA Inc.*, но внедорожник

## В 1982 году на внедорожниках ARO изменили передок — машины получили новую пластмассовую решетку радиатора

билей *Oltcit* (лицензионная копия *Citroen*), которые, как считалось, придали машинам более современный вид.

### Эпоха капитализма

Переход от социалистической модели экономики к капиталистической сильно ударил по Мускельскому механическому заводу (*Intreprinderea Mecanica Muscel, IMM*) — производство внедорожников ARO сократилось в несколько раз. Тем не менее, выпуск внедорожников продолжался вплоть до 2006 года, пока завод, который к этому времени уже именовался *ARO S.A.*, не объявил о своем банкротстве. Банкротству способствовала и политика государства по продаже контрольного пакета акций предприятия американской компании *Cross Lander USA Inc.*, принадлежавшей Джону Пересу (*John Perez*). В начале 2000-х годов предприниматель Джон Перес решил на свой страх и риск организовать продажу в США румынских

неизвестного происхождения не привлек американцев даже своей низкой ценой. Тогда Джон Перес придумал оригинальный маркетинговый ход — пересечь на автомобилях *Cross Lander* «главную дорогу» для

Фиттипальди (*Emerson Fittipaldi*) заняться сборкой внедорожников *Cross Lander* для их поставки в США. В 2001 году Фиттипальди подал в правительство заявку на строительство сборочного завода в городе



Спортивный ARO 242 (вид сзади) с увеличенной в размерах кабиной и воздухозаборником на крыше (это значит, что на машине установлен дизельный двигатель)





Раллийный пикап ARO 242 во время спортивных соревнований

Манаус (*Manaus*) — столице бразильского штата Амазонас.

С самого начала этот проект казался довольно странным. Дело в том, что Манаус находится в центре Бразилии, поэтому доставлять туда сборочные комплекты из Румынии (по Амазонке?), а потом вывозить оттуда готовые автомобили в США (опять по Амазонке?) представлялось делом довольно хлопотным. Тем не менее, правительство страны предоставило финансирование для открытия этого завода, рассчитанного на сборку 12 тысяч внедорожников *Cross Lander* в год.

Собирать внедорожники предполагалось в трех основных версиях. Базовая (*Base*) практически не отличалась от тех машин, которые поставлялись на европейский

рынок и раньше. Версия *Sport* предлагалась с некоторыми дополнениями в виде багажных стоек на крыше, противотуманных фар, дополнительной графики по кузову и т.д. Самая «навороченная» версия *Safari* была уже реально подготовленным для преодоления бездорожья автомобилем с богатым опционным списком, который включал, например, дополнительную металлическую багажную решетку на крышу, «люстру» из мощных прожекторов и т.д. По отдельному заказу машины можно было оснастить кожаными сиденьями, автоматической коробкой передач или окрасить кузов в цвета «металлик».

Завод действительно открыл свои двери в 2002 году, но собрал всего 15 автомобилей *Cross Lander-244*, причем силами

рабочих, привезенных специально для этого в Бразилию из румынского Кампулунга. За развитием проекта *Cross Lander* в Южной и Северной Америке замороженно следили в Румынии — еще бы, оказывается вот так просто можно выйти на крупнейший автомобильный рынок мира. Да, за это можно было многое отдать... и ведь отдали!

26 сентября 2003 года орган по приватизации и управлению государственным имуществом Румынии продал Джону Пересу свою долю в предприятии (68,73% акций) за «смешную сумму» в 153 тыс. долларов, хотя активы завода на тот момент оценивались в более чем 50 млн долларов. Правда, к этому времени ARO S.A. имел огромные долги и практически прекратил выпуск автомобилей. Передача умирающего производства в управление удачливому предпринимателю виделась как единственный путь его спасения, но надеждам не суждено было сбыться.

Столкнувшись с ужасающим положением дел на предприятии, Джон Перес уже год спустя, в апреле 2004 года, перепродал свою часть ARO S.A. румынскому Заводу

Продолжение на стр. 10

С 1989 года на автомобили 24-й серии по заказам стали устанавливать двигатели импортного производства: Peugeot, Toyota, Ford и т.д. А с 1990 года задние фонари поставили от румынских легковых автомобилей Olcit (лицензионная копия Citroen), которые придали машинам более современный вид.





ARO 242









инструментов и штампов (*Fabrica de Scule și Matrițe S.A.*, или *FSM*, ранее филиал *Întreprinderea Mecanică Muscel*) за 2,7 млн долларов, но и это не помогло выправить ситуацию. В январе 2005 года суд принял решение о введении процедуры банкротства *ARO S.A.*

### Удачный экспорт

Пикап *ARO 242* во многом создавался с учетом экспорта и в этом плане оправдал ожидания. За рубежом пикап действительно был принят вполне благосклонно. Достаточно сказать, что автосборочный завод в Португалии, выпускавший румын-

клиентам с дизельными двигателями *Daihatsu Motor Co.*

Не менее популярными, чем в Европе, пикапы *ARO 242* стали в далекой Австралии. Правда, с этого рынка их довольно быстро вытеснили японские пикапы, которые были сопоставимы по цене, но лучше по качеству.

## Пикап ARO 242, создававшийся с учетом экспорта, за рубежом был принят вполне благосклонно

Тем не менее, в апреле 2005 года Джон Перес попробовал профинансировать возобновление производства автомобилей на заводе. В мае того же года на автосалоне в США был представлен обновленный автомобиль *Cross Lander*.

Джон Перес тогда заявил: «Мы будем производить первоначально 45 автомобилей в месяц и увеличим производство до 90 машин в месяц в ближайшие два-три месяца. Мы считаем, что в 2006 году мы построим до 6000 автомобилей для Соединенных Штатов». Тем не менее, 2006 год принес банкротство *ARO* с окончательной остановкой производства.

ские внедорожники под торговой маркой *PortARO* (от слов *Portugal* и *ARO*), выбрал для своей производственной программы всего две модели из пяти — *ARO 240* (открытый двухдверный внедорожник) и *ARO 242* (пикап), справедливо полагая, что в европейских странах с развитым сельским хозяйством именно пикап станет наиболее востребованной модификацией в линейке *ARO*. Португальцы предлагали автомобиль *ARO 242* не только в стандартном исполнении с кузовом-платформой, но и в виде шасси под монтаж различных надстроек и кузовов. Некоторое время спустя пикапы *PortARO* стали предлагаться

### «Боевой» автомобиль

В условиях жесткой конкуренции на мировом рынке у экспортеров румынских автомобилей и руководства автозавода появилась идея выставить внедорожники *ARO* на престижные автомобильные состязания, чтобы продемонстрировать их лучшие качества. Эта идея была поддержана в Румынии на государственном уровне, ведь автомобили были одним из основных источников валюты в государстве и развитие их экспорта всегда считалось приоритетной задачей.

Начали с подготовки автомобилей для соревнований собственными силами.



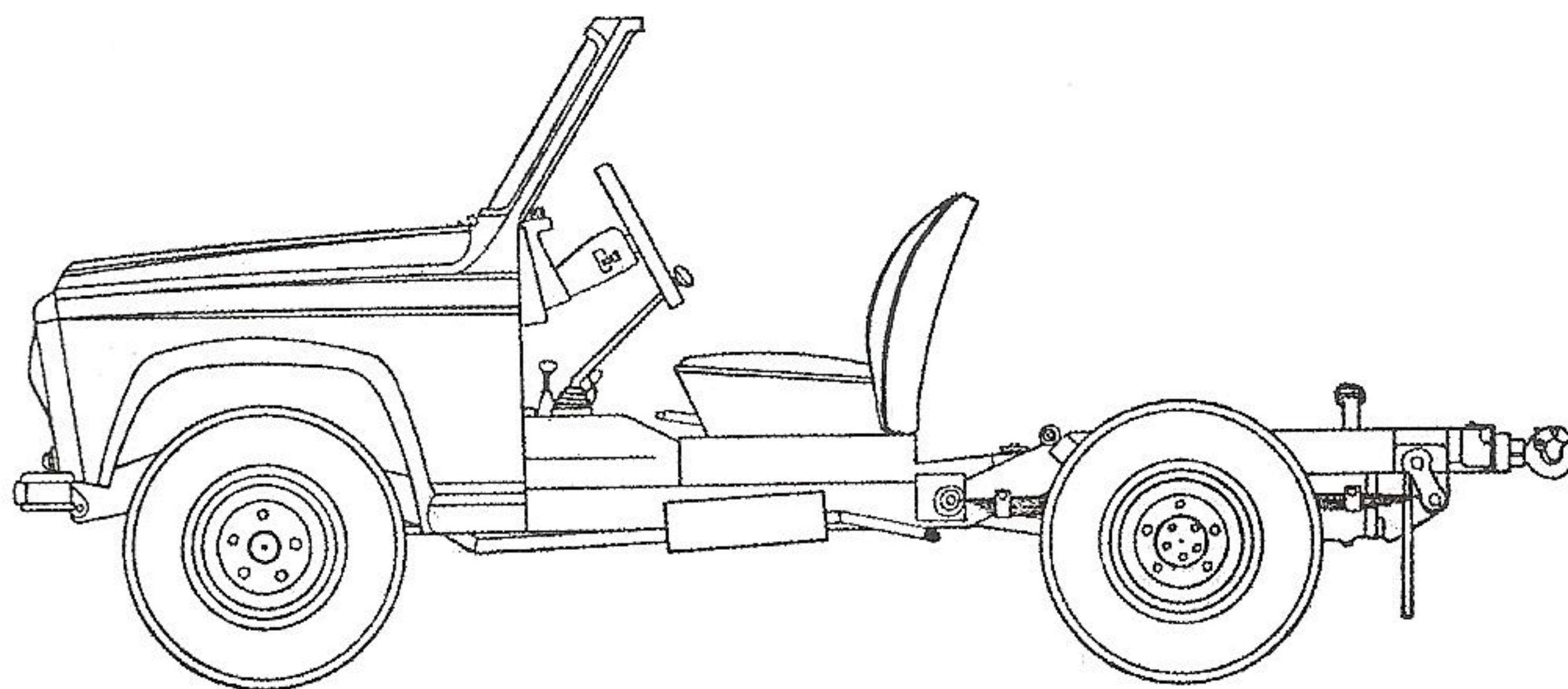
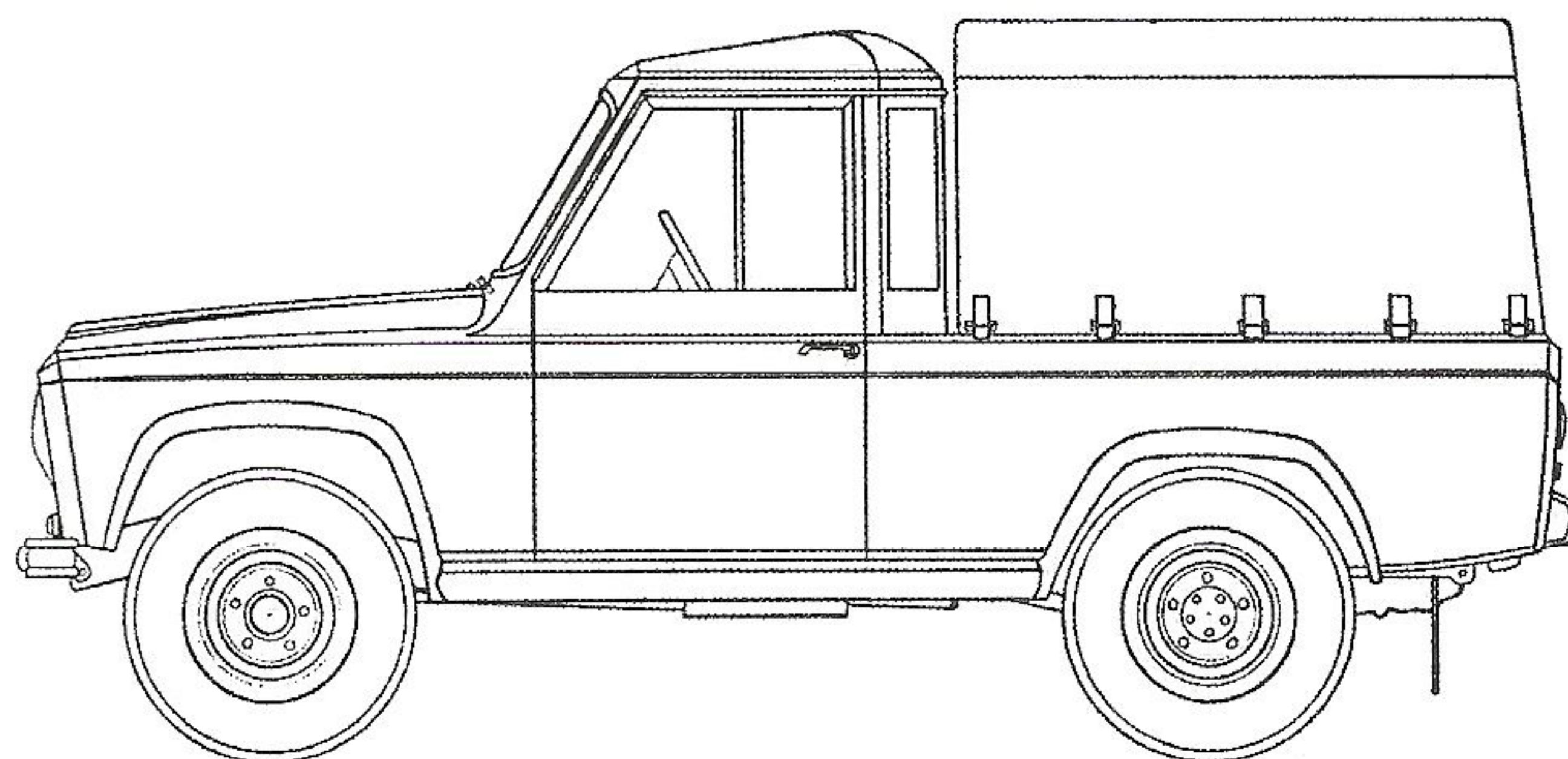
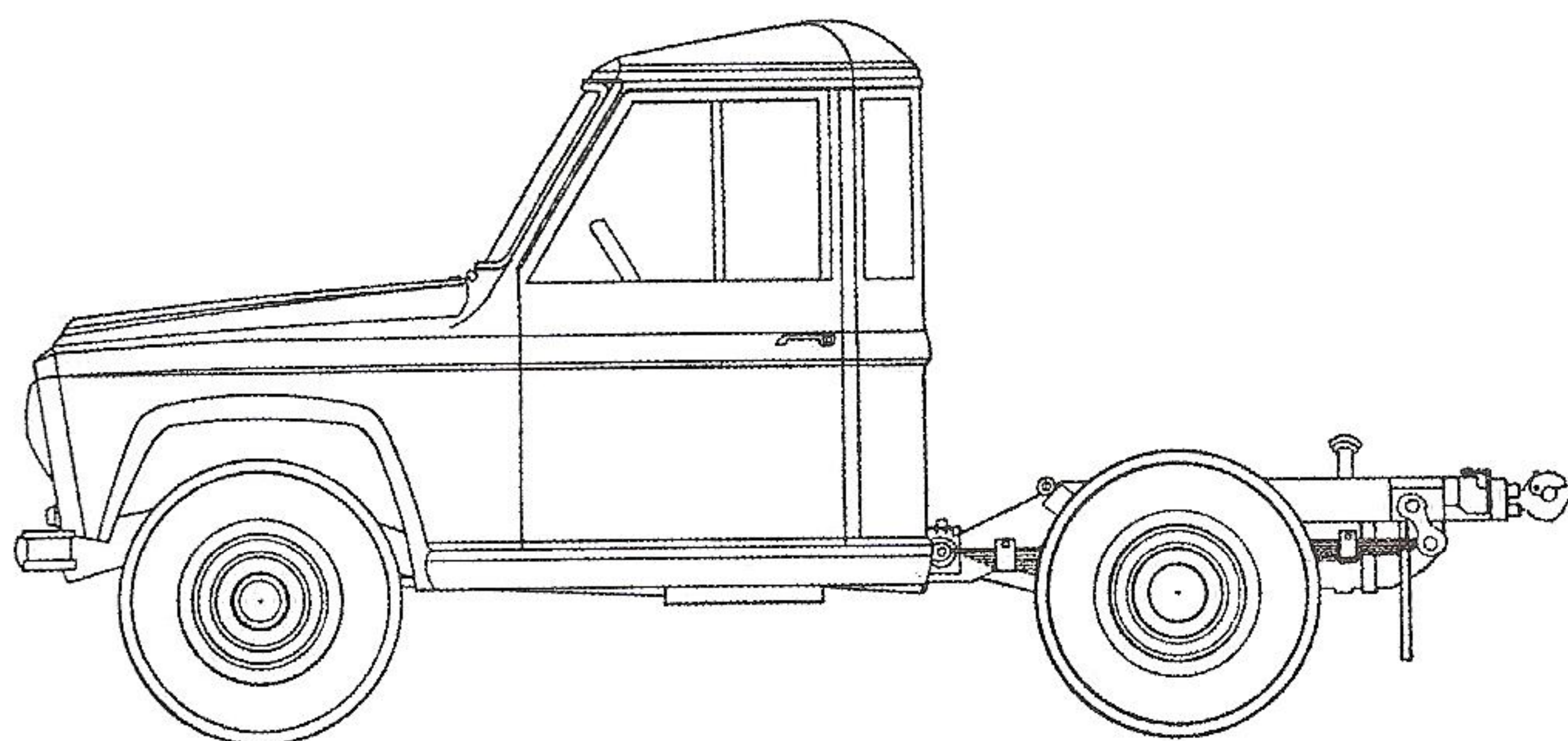


Гамма пикапов, предлагавшихся компанией PortARO. На шасси без кабины устанавливались специальные интегрированные кузова, например для автомобиля скорой медицинской помощи

В качестве идеального «боевого автомобиля» был выбран пикап ARO 242, поскольку он лучше других модификаций подходил для этой цели. Для ралли подготовили ARO с дизельными двигателями: группа специалистов Тракторного проектного института из города Брашов установила на ARO 242 тракторный дизель, оснащенный турбокомпрессором *Hidromecanica*, в результате чего получился двигатель D-27 мощностью 125 л.с.

По сравнению с другими раллийными автомобилями, мощность этого двигателя может показаться небольшой, но «дури» и в этом моторе было предостаточно. Даже спустя сотню метров после резвого старта все четыре колеса автомобиля продолжали чертить на асфальте черные полосы!

В 1983 году внедорожники ARO впервые приняли участие в знаменитом ралли-рейде Париж–Дакар (*Paris–Dakar*). Тогда этот марафон проводился в пятый раз. Для соревнований автомобиль с бензиновым двигателем *Volvo* был подготовлен в Португалии на PortARO. Пилотировал машину французский экипаж *Kurrer/Zanon*, который в результате занял почетное десятое место в своей подгруппе. Кстати, стартовавшая в том же ралли наша «Нива», также ведомая французским экипажем, заняла в этой категории второе место, а первое досталось внедорожнику *Mercedes-Benz 280 GE*. В 1984 году внедорожники ARO опять вышли на старт ралли Париж–Дакар с французскими экипажами (*Sarrazin/Guegan* и *Avril/Rousseau*), но повторить успех предыдущего года уже не получилось — обе машины сошли с дистанции. Зато на специально подготовленном прототипе *ARO-Chrysler 24 Proto* французским пилотам (*Avril/Trouble*) удалось в 1984 году занять первое место в ралли-рейде «Ралли Фараонов» (*Rallye des Pharaons*), надолго обеспечив марке присутствие на рынках



арабского мира, особенно в Египте. Заметим, что два предыдущих года первыми к финишу этого престижного ралли приходили наши «Нивы».

Позже автомобили ARO еще несколько раз участвовали в крупных и резонансных

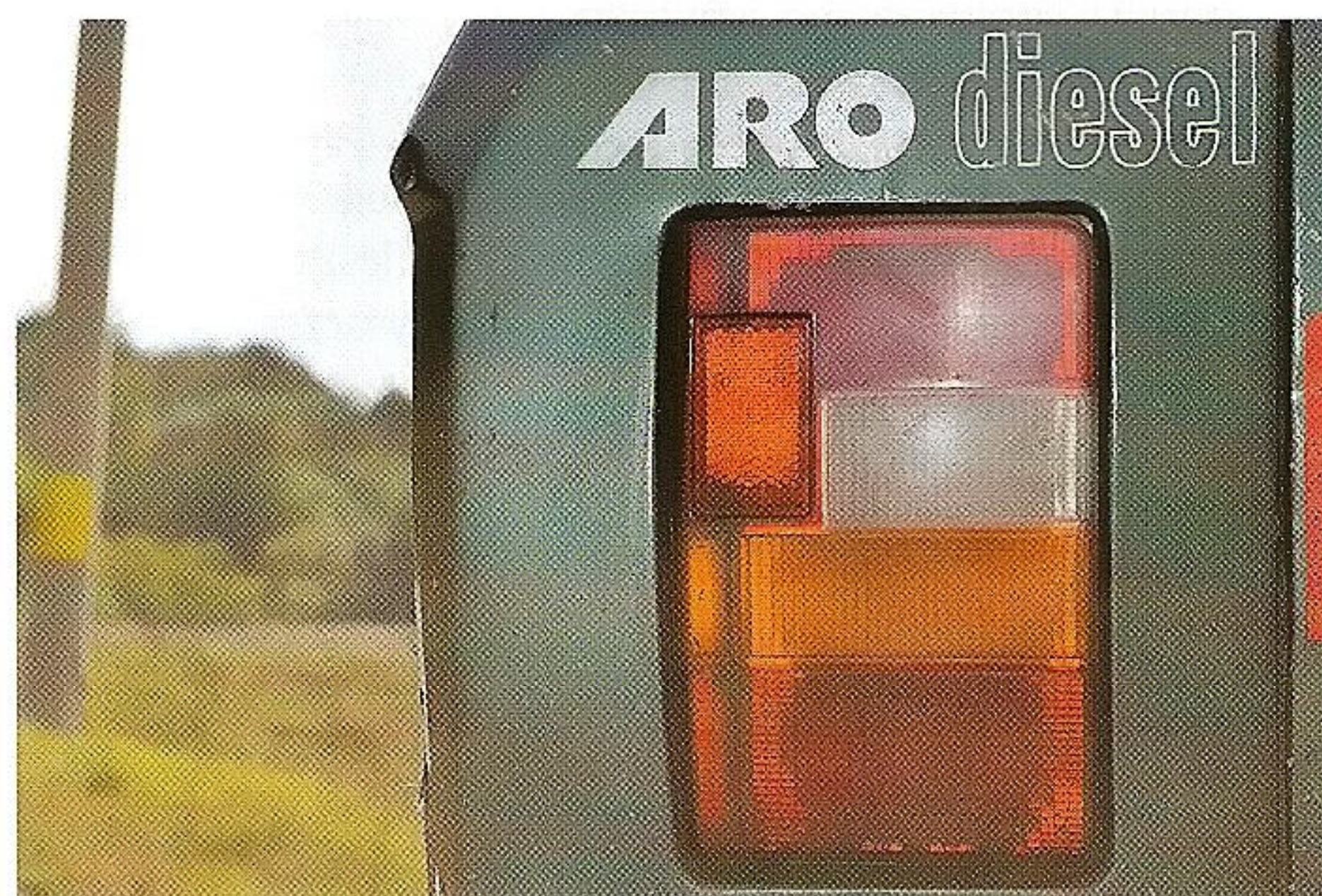
международных соревнованиях, но достичь сколько-нибудь значимых успехов уже не получалось. Тем не менее, цель была достигнута — марка румынских внедорожников оказалась на слуху, а некоторые доработки спортивных автомобилей позже были внедрены в серийное производство. Так, двигатель D-127 с турбоагнетателем позже использовался на фургонах и микроавтобусах TV (*Tudor Vladimirescu*), гидроусилитель руля был внедрен на внедорожниках ARO в 1990 году, а дисковые тормозные механизмы станут доступными в качестве опции в последние годы производства автомобилей серии ARO 24.

**ARO участвовали в крупных и резонансных международных соревнованиях. И хотя достичь сколько-нибудь значимых успехов не получалось, цель была достигнута — марка румынских внедорожников оказалась на слуху, а некоторые доработки спортивных автомобилей позже были внедрены в серийное производство.**





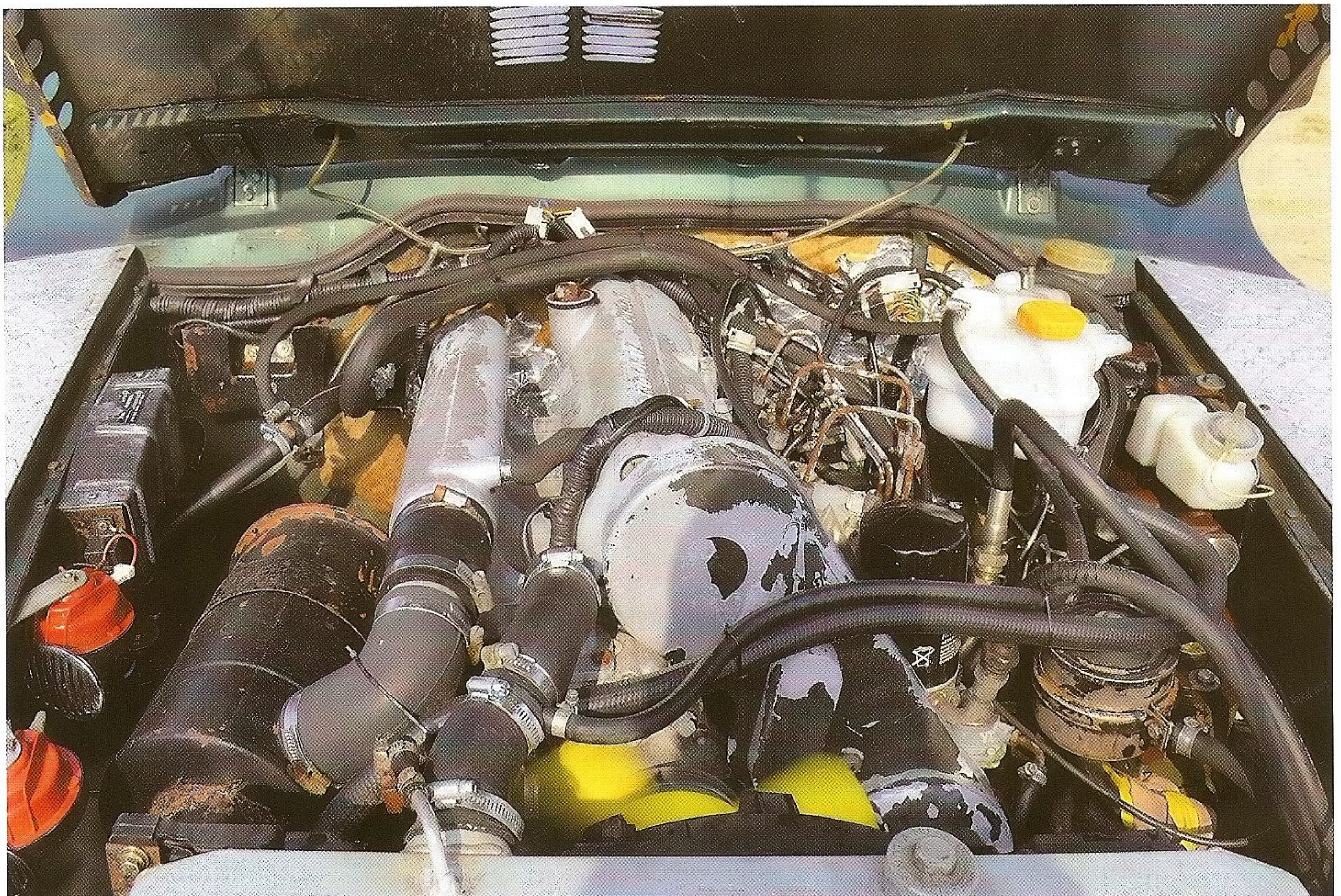
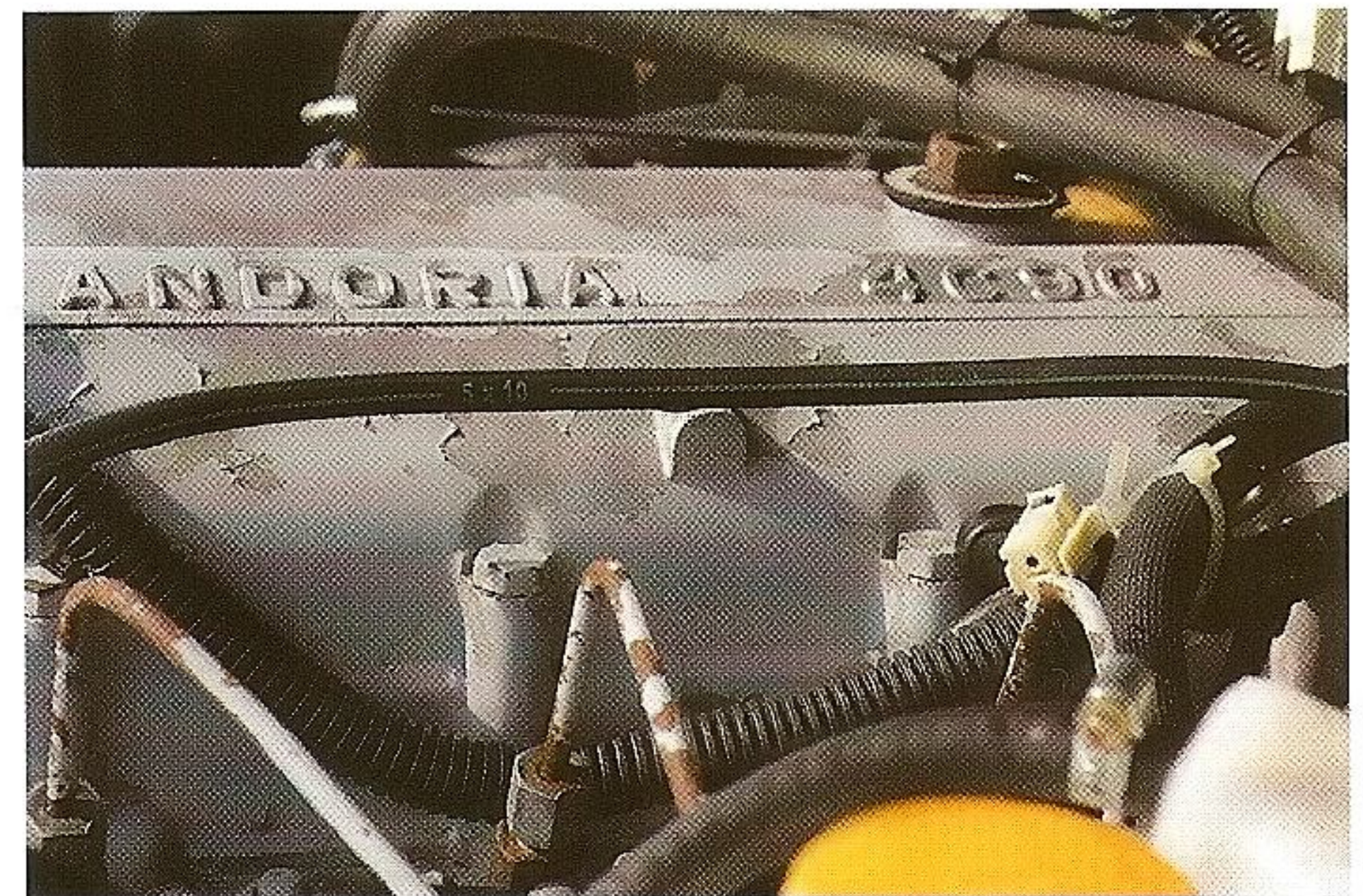
- ❶ Полноценный пикап ARO 242 был уникальным явлением для автопрома социалистических стран — у него практически не было аналогов в государствах Восточной Европы
- ❷ Поскольку изначально кабина пикапа ARO 242 получилась очень стесненной, это потребовало пересмотра ее конструкции
- ❸ В 1995 году на ARO появились новые задние фонари
- ❹ При запуске в производство ARO 242 был оснащен прямоугольными фарами от автомобиля Dacia 1300. Впоследствии они были заменены двумя круглыми фарами от грузовика Visegrá. Но в 90-х годах вновь вернулись к прямоугольным фарам в качестве альтернативы четырем круглым фарами от Dacia 1310







- ❶ Площадь грузовой платформы пикапа ARO 242 оказалась меньше, чем у грузопассажирских ARO 240 или ARO 243, хотя пикап изначально предназначался только для перевозки грузов
- ❷ Задний борт откидывался и удерживался в горизонтальном положении цепями, что позволяло немного увеличить длину грузовой платформы для перевозки длинномерных грузов
- ❸ Под капотом пикапа мог быть установлен польский четырехцилиндровый дизель Andoria 4G90
- ❹ Польский дизельный двигатель Andoria 4G90 в основном устанавливался на машины, предназначенные на экспорт







За долгую производственную жизнь автомобили семейства ARO 24 успели обрести множеством модификаций и версий. Не стал исключением и пикап ARO 242.

На базе ARO 242 было создано несколько интересных, а порой и эксклюзивных вариантов, самым впечатляющим из которых является трехосный ARO «6х6». Его построила небольшая фирма *Homilius* (названная в честь владельца фирмы *Tomas Homilius*) из Эльсдорфа (*Elsdorf*). Опытным образцом навсегда остался пикап ARO 322

с удлиненной колесной базой (цифра «32» в индексе означает колесную базу 3200 мм, а последняя цифра «2» указывает на то, что это пикап). В 90-е годы заводом был изготовлен очень похожий на него автомобиль, но на шасси модели ARO 320. Основное его отличие было в том, что у ARO 322 платформа была интегрирована в боковины кузова,

а у пикапа на базе ARO 320 кузов стоял отдельно от кабины, хотя для его изготовления также использовались элементы боковин ARO 242.

Кроме того, на базе машины ARO 330 в 90-е годы изготавливался пикап ARO 332. По индексу можно догадаться, что его колесная база была несколько длиннее.



#### ARO 320

При всех положительных качествах пикапов ARO 242 у них был один существенный недостаток с точки зрения потенциальных клиентов — небольшой объем грузовой платформы. ARO 242 часто эксплуатировались в сельской местности, а для перевозки сельскохозяйственных грузов требуются объемные кузова.

Этот недостаток попытались исправить путем увеличения длины колесной базы и, соответственно, длины кузова, но тут выяснилось, что загружать такую длинную платформу через единственный откидывающийся задний борт неудобно.

В конечном счете эксперименты с грузовыми модификациями внедорожников ARO привели к появлению в 1978 году полноценного грузовика ARO 320. Он имел



двухместную цельнометаллическую кабину, заимствованную от пикапа, и самую обычную грузовую платформу с откидывающимися бортами, которая монтировалась на удлиненное рамное шасси с колесной базой 3200 мм.

Отчасти ARO 320 конкурировали с бортовыми грузовиками TV-12K (4x2) и TV-14K (4x4), поскольку оснащались теми же силовыми агрегатами и имели сопоставимую грузоподъемность (1200 кг с двигателем L-25 и 1100 кг с двигателем D-127), но отличались от них полноценной лонжеронной рамой, позволявшей воспринимать большие нагрузки и монтировать на шасси специальное оборудование (фургоны, цистерны и т.д.).

Кстати, о нагрузках. Несмотря на то что грузоподъемность ARO 320 была четко прописана во всех инструкциях, на машину грузили столько, сколько она реально могла увезти.

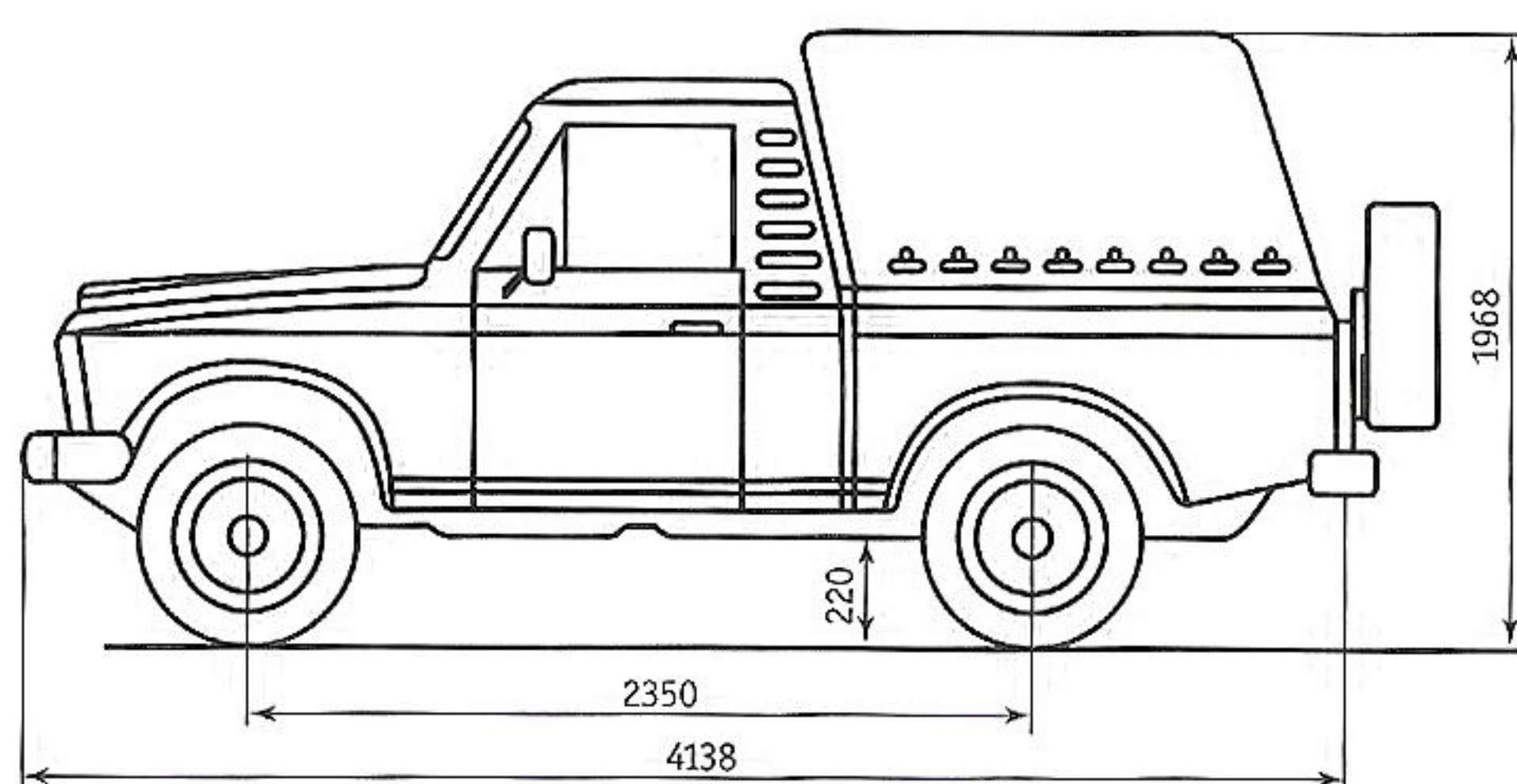


Схема автомобиля ARO 242

Технические характеристики ARO 242	
Грузоподъемность	800 кг
Максимальная скорость при полной нагрузке	100 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
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	1450
полная	2250
<b>Рулевое управление</b>	
типа «червяк-ролик»	
<b>Подвеска передняя</b>	
независимая, пружинная, амортизаторы телескопические	
<b>Подвеска задняя</b>	
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



# Пропустили выпуск любимой коллекции?

🛒 Просто закажите его на [deagoshop.ru](https://deagoshop.ru)  
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте [www.deagostini.by](http://www.deagostini.by)  
Для украинских читателей - на сайте [www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua)

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



## ZASTAVA 750

DeAGOSTINI