

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР
и соцстран

№ 168



IMS M461

ПО СОВЕТСКОМУ ОБРАЗЦУ
ДЕМОНСТРАЦИЯ ВОЗМОЖНОСТЕЙ
ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАВНЫХ

deAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №168, 2015
РОССИЯ

Издатель и учредитель:

000 «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:
000 «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

Адрес редакции:

000 «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:

000 «Де Агостини Паблишинг»

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 АГОСТІНІ
«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 ре-
гistration 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
000 «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41

Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9:00–21:00)

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

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

Рекомендуемая розничная цена: 369 руб.

Розничная цена:

84,99 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 выпусксов.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–10, 16: 000 «Де Агостини»;
стр. 4, 7, 11–13:

© De Agostini Picture Library;
стр. 3, 5, 6, 14: частная коллекция
Максима Шелепенкова

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

3D графика:

Наиль Хуснутдинов и Вадим Садыков

Дата выхода в России 5.08.2015

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP





Когда-то в Румынии ходила такая шутка: страна выпускает столько запасных частей к советским ГАЗ-69, что из них легко можно собрать машину полностью. Оставалось лишь запустить конвейер...

Риск — благородное дело

После Второй мировой войны Румыния под влиянием СССР была вынуждена отказаться от производства транспортных средств по лицензии *Ford*. Автомобили приходилось импортировать: самыми популярными в Румынии в 50-х годах были советские легковые М20 «Победа», которые использовались на государственной службе. Однако министерствам обороны и внутренних дел приглянулся другой горьковский автомобиль — ГАЗ-69. Для поддержания на ходу большого парка советской техники на Государственном машиностроительном заводе (*Interprinderea Metalurgica de Stat, IMS*) в городе Кампулунг (*Campulung*), что в районе Мускель (*Muscel*), начали производство запасных частей. Ассортимент запчастей постоянно расширялся, и через некоторое время в Кампулунге задумались о собственном автомобильном производстве.

Создателей первого румынского внедорожника *IMS 57* явно вдохновил легендарный советский джип ГАЗ-69. Со стороны румынский автомобиль выглядел почти как его точная копия — тот же металлический кузов с двумя дверями, сужающийся спереди капот, те же широкие передние крылья с выступающими фарами. При этом никакой технической документации советская сторона на машину не передавала, тем более не было речи о лицензии. Создание *IMS 57* было инициативой румын — они просто использовали то, что оказалось у них под рукой.

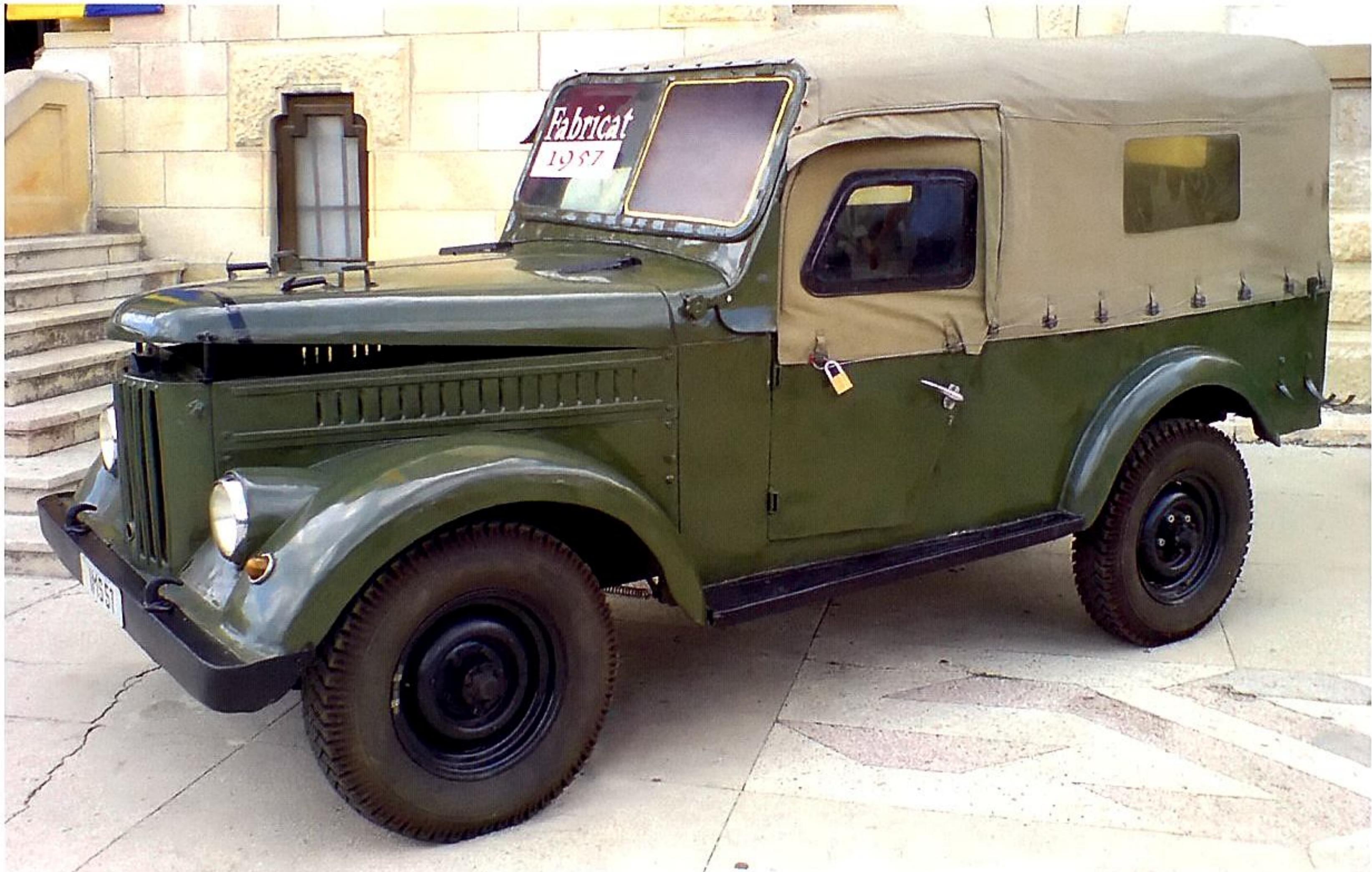
Чтобы понять, насколько далек был *IMS 57* от ГАЗ-69, достаточно сказать, что все кузовные панели румынского автомобиля выколачивались вручную из листовой стали на деревянных болванках (это же типичное кустарное производство!) и сваривались в единое целое на простейшем кондукторе.

Под капотом автомобиля *IMS 57* стоял довольно большой двигатель *MAS* объемом 3260 см³ со степенью сжатия 4,6 и мощностью всего 50 л.с. Напомним, что советский ГАЗ-69 комплектовался мотором меньшего объема — 2120 см³, но большей мощности — 52 л.с. при степени сжатия 6,5.

О примитивности мотора *MAS* говорит и тот факт, что у него не было масляного насоса, а смазка трущихся деталей осуществлялась методом разбрзгивания. С этим силовым агрегатом *IMS 57* разгонялся до скорости 80 км/ч и потреблял 24 л на 100 км. Пожалуй, самым забавным механизмом *IMS 57* были стеклоочистители с ручным приводом: в дождь пассажир должен был обеспечивать их равнопоступательное движение, чтобы машина имела возможность двигаться дальше.

Легковой автомобиль повышенной проходимости IMS M461





Внешне *IMS 57* достаточно легко распознать по расположению запасного колеса (оно крепилось на левом заднем крыле) и картера главной передачи переднего моста, который находился с правой стороны (по ходу движения), как на ГАЗ-69, а на всех более поздних моделях *IMS* — с левой стороны.

Шаг Вперед

Было ясно, что *IMS 57* проблем с моторизацией Румынии не решит. Необходимо было не только разработать более совершенный автомобиль, но и модернизировать все технологические процессы. Прежде всего, наладить собственное прессовое, сварочное и окрасочное производство.

В качестве образца для новой машины был выбран опять же советский ГАЗ-69. Автомобиль, получивший наименование *IMS M59* (буква «M» в индексе появилась в честь района производства — Мускель, а цифры

по-прежнему указывали на год разработки), внешне еще больше походил на свой прототип. Для его производства применялись практически те же технологии, что и на Горьковском автозаводе. Но несмотря на практически идеальное внешнее сходство, многие кузовные панели *IMS M59* не были взаимозаменяемы с ГАЗ-69, так как создавались румынами самостоятельно, по своей собственной технической документации. По «начинке» *IMS M59* значительно отличался от ГАЗ-69. На первых порах сохранили двигатель *MAS* (его мощность увеличили до 56 л.с. путем установки нового карбюратора и пересмотра выпускного коллектора), коробку передач и задний мост. Новым на *IMS M59* стал передний мост (с картером главной передачи с левой стороны), отличающийся от советского прототипа, и его подвеска. Иное расположение картера переднего моста было вызвано желанием

Первенец автозавода — внедорожник *IMS 57*

конструкторов оснастить машину новым силовым агрегатом, который можно было разместить под капотом, только поменяв конфигурацию переднего моста. Новый двигатель, получивший в народе прозвище «половинка Карпат», действительно представлял собой половину V-образного восьмицилиндрового бензинового мотора от грузовика «Карпаты» (*Carpati*), производившегося на Автомобильном заводе в Брашове (*Intreprinderea de Autocamioane Brașov*). Свою родословную этот мотор вел от двигателей *Ford V8*. Используя компоненты V-образного двигателя, в Брашове создали рядный четырехцилиндровый агрегат *M207* мощностью 70 л.с. Внедорожник с таким мотором стал называться *IMS M59B*, и его легко было отличить внешне по решетке радиатора — в ее нижней части вместо одного круглого отверстия под заводную рукоятку появилось сразу три. Но теперь под рукоятку предназначалось одно из боковых отверстий, так как новый мотор устанавливался с небольшим смещением от центральной оси автомобиля. Тем не менее, установка нового мотора благоприятно сказалась на качествах машины.

В качестве образца для новой машины был выбран советский ГАЗ-69. Автомобиль, получивший наименование *IMS M59*, внешне еще больше походил на свой прототип. Для его производства применялись практически те же технологии, что и на Горьковском автозаводе.



Внедорожник IMS M59 внешне почти неотличим от советского ГАЗ-69, но если приглядеться, виден передний мост с главной передачей, смещенный в левую сторону (по ходу движения) — у ГАЗ-69 он смещен вправо

Даже румынское министерство обороны по достоинству оценило этот шаг и полностью прекратило закупки для армии советских ГАЗ-69, переключившись на отечественные IMS M59B.

«Ночной странник»

Инженеры Государственного машиностроительного предприятия из Кампулунга не собирались останавливаться на достигнутом: у машины оставались проблемы с надежностью, прежде всего в рулевом управлении и тормозной системе. Работа по доводке автомобиля продолжалась.

Модернизированный прототип IMS M461 (цифра «4» в индексе означала четвертое поколение внедорожников, а «61» — год создания прототипов, 1961 год) испытывался исключительно в ночное время, за что еще до премьеры получил прозвище «ночной странника». Параллельно со «странником» сравнительные испытания



улучшили. На машину установили полностью синхронизированную коробку передач, новое рулевое управление, в очередной раз изменили подвеску мостов. Аккумулятор и топливный бак перенесли на правую сторону автомобиля — это легко заметить по расположению горловины бензобака: если раньше она возвышалась с водительской

массой до 800 кг и разгонялся до 100 км/ч. Конечно, успех «трюков» на IMS M461 во многом зависел от мастерства водителя, но сама демонстрация возможностей говорила о многом. Новая машина отличалась от предшественников и внешне. Прежде всего, появились цельное ветровое стекло (раньше оно

IMS M461 прославились своей надежностью — они пробегали по 100 тыс. км без капитального ремонта двигателя

проходили уже проверенные и популярные внедорожники известных компаний, прежде всего *Land Rover*.

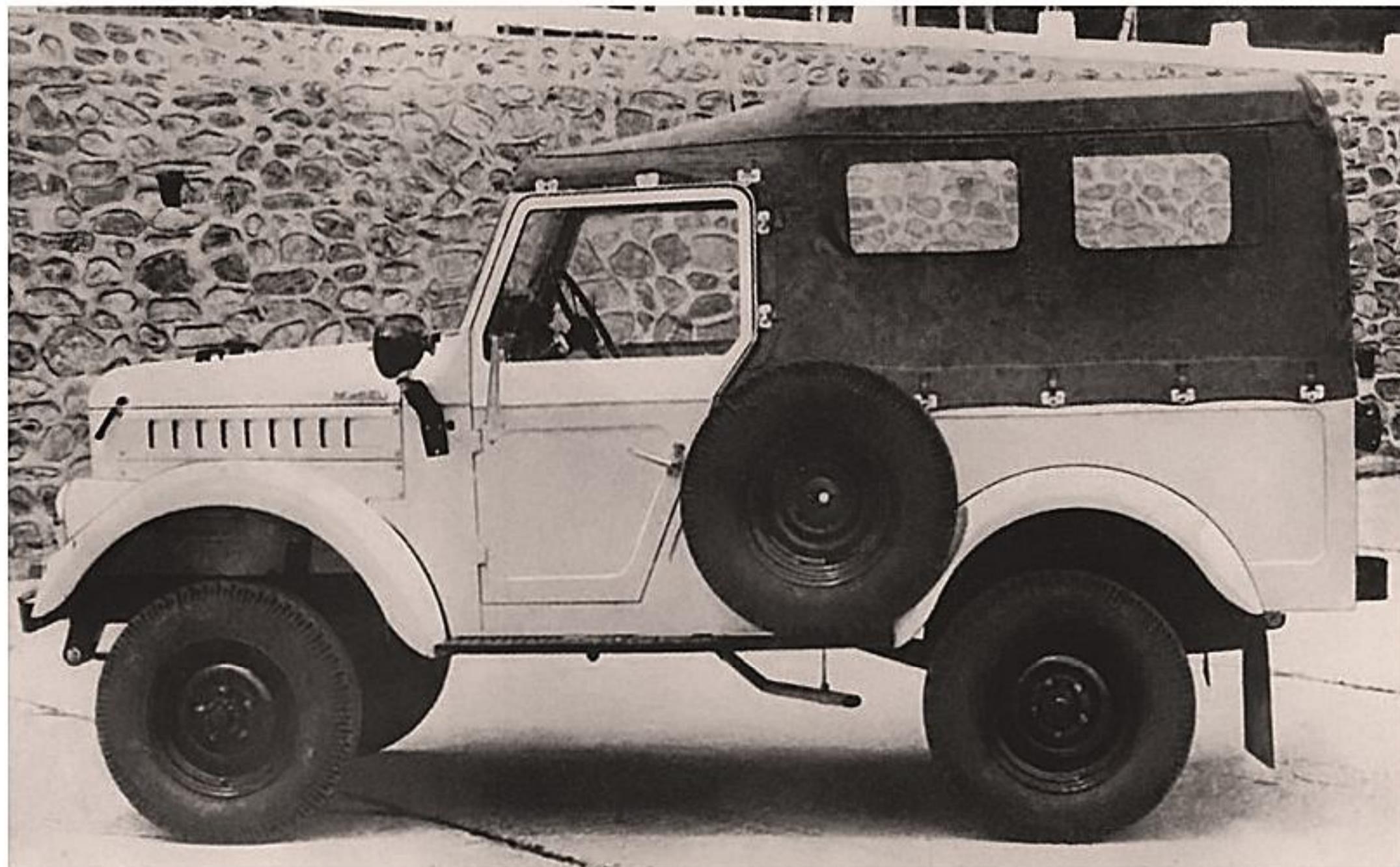
По сравнению с предыдущей моделью, IMS M461 получил более 80 конструктивных

стороны кузова, то теперь ее можно было видеть с противоположной стороны. Согласно рекламной брошюре, IMS M461 легко преодолевал уклоны в 32° и брод глубиной до полуметра, буксировал прицеп

состояло из двух половинок) и большие сдвижные окна в дверях. Если раньше верхние половины дверей выполнялись из брезента, то теперь они получили жесткую рамку (которой, кстати, не было на ГАЗ-69). В серийное производство IMS M461 запустили в 1964 году. Машины сразу же прославились своей надежностью — многие экземпляры пробегали по 100 тыс. км без капитального ремонта двигателя, что по тем временам считалось очень хорошим результатом. Неплохой была и экономичность — расход топлива снизился до 14,5 л/100 км. Вспомните IMS 57 с его 24 литрами! Автомобили IMS M461, выпускавшиеся для военных, отличались от «гражданских» версий. В первую очередь военные машины оснастили топливным баком большего объема (90 л, в отличие от 70 л в стандартном исполнении), более мощным генератором



Румынское происхождение этой машины выдают задние фонари от грузовика *Carpati* и дополнительные окошки в боковинах тента, которых не было у ГАЗ-69



Внедорожник *ARO M461C* в экспортном исполнении с большими дополнительными окнами в боковинах тента

решили впредь использовать для внедорожников, произведенных в Кампулунге, в связи со стремительным развитием экспортной программы — для успешных продаж за рубежом автомобилю нужен был легко запоминающейся бренд.

По сравнению с *IMS M461*, обновленная модель *ARO M461C* имела целый ряд новшеств, появившихся в результате вступления в силу новых европейских регламентов, в том числе касавшихся световых приборов автомобилей и способов их установки. Если раньше указатели поворотов на *IMS M461* крепились прямо на покатых передних крыльях, то теперь для этого пришлось делать на крыльях специальные вертикальные площадки (для более правильного восприятия светового импульса по яркости и направлению). Но на эти площадки крепились совершенно разные «поворотники», поскольку в конце 60-х годов в Европе еще не были введены единые требования к автомобилям.

ARO M461C с штатным жестким верхом. В таком виде он поставлялся в некоторые страны. На фото машина из Чехословакии

(для питания специального оборудования, если машина использовалась под установку радиостанции), защищенным от воды стартером, экранированным электрооборудованием и т.д. Все военные автомобили окрашивались в защитный цвет, получали светомаскировку на фары и светомаскировочные шторки на окна в брезентовом верхе, дополнительный навесной шанцевый инструмент и топливные 20-литровые канистры.

Автомобили *IMS M461* продержались в производстве до 1969 года, затем эту модель сменил обновленный *ARO M461C*.

Новая звезда

Прежде всего, стоит обратить внимание на изменившееся наименование автомобиля — *ARO M461C*. Вместо *IMS* в его названии появилось сокращение *ARO* — от *Autoturism Romanesc* (дословно — румынский автомобиль). Это новое, более звучное сочетание





Одна из примет румынских внедорожников ARO — колпаки колес, которые никогда не ставились на советский ГАЗ-69



Так, в Италии указатели поворотов спереди должны были быть белыми, а не оранжевыми, поэтому ARO M461C, отправлявшиеся в эту страну, имели указатели поворотов, заимствованные от легковых автомобилей FIAT. Для других рынков завод IMS предпочел ставить на свои машины передние

а не от кнопки стартера, как раньше. Кроме того, румынские внедорожники оснастили новыми электрическими стеклоочистителями производства ГДР. Внутреннюю сторону входных дверей оборудовали карманами из винилкоэтила. Боковые окна в брезентовом верхе исчезли совсем, а заднее стекло

автомобили ARO M461C с жестким металлическим верхом вместо брезентового. Такой гибкий подход к нуждам потенциальных потребителей положительно отражался на объемах экспорта румынских внедорожников. Многие предпочитали приобретать именно румынские ARO M461C,

В некоторые страны автомобили ARO M461C поставлялись с жестким металлическим верхом вместо брезентового

фонари от легковых автомобилей *Trabant* производства ГДР. А автомобили, предназначавшиеся для внутреннего рынка, сохранили прежние круглые фонарики оранжевого цвета, которые теперь устанавливались на выступах передних крыльев. Задние фонари на ARO M461C тоже ставились новые, более крупной формы, производства румынского предприятия *ELBA* в Тимишоаре (*Timisoara*).

В соответствии с новыми правилами, горловина бензобака, старомодно торчавшая из кузова, получила закрывающуюся крышку с замком. Стартер двигателя теперь запускался от ключа замка зажигания,

стало намного больше по размеру. Правда, часть экспортных моделей имела четыре боковых окна в тенте и заднее стекло, выполненные из полиэтилена по соображениям безопасности и улучшения обзорности. В некоторые страны поставлялись

а не аналогичные советские ГАЗ-69, которые, хоть и славились большей надежностью, но не учитывали особенностей потребительской аудитории и выпускались десятками тысяч в единственной «базовой» комплектации.

В начале 70-х годов модельный ряд внедорожников из Кампулунга претерпел значительные изменения. В производство было запущено новое семейство автомобилей повышенной проходимости ARO 240 с модернизированным силовым агрегатом L-25.



IMS M461





В начале 70-х годов модельный ряд внедорожников из Кампулунга претерпел значительные изменения. В производство было запущено новое семейство автомобилей повышенной проходимости *ARO 240* с модернизированным силовым агрегатом *L-25*. При этом снимать с производства хорошо себя зарекомендовавший старый внедорожник никто не спешил. Напротив, в 1973 году в дополнение к нему запустили модификацию *ARO M473* (четвертое поколение разработки 1973 года) с модернизированным двигателем *L-25* от *ARO 240*. Эта машина в основном предназначалась на экспорт и некоторое время выпускалась параллельно с *ARO M461C*.

Учитывая особенности налогообложения транспортных средств в некоторых странах, у обновленного мотора пришлось несколько изменить ход поршня (на 0,6 мм). В результате объем двигателя сократился

с 2512 до 2495 см³ (другими словами, стал меньше 2,5 л). При этом за счет повышения степени сжатия мощность возросла до 80 л.с. (иногда указывают 83 л.с.) и на 8% увеличился крутящий момент на низких оборотах. С этим мотором у машины улучшились тяговые показатели.

Кроме того, мотор *L-25* отличался измененной масляной системой: насос расположили в другом месте, и он стал более производительным, а масляный фильтр переместился с левой стороны мотора на правую.

ARO M461C довольно успешно участвовал в различных сравнительных тестах. Например, в 1972 году западногерманский журнал *Hobby* организовал независимые испытания с целью сравнить внедорожники с полным приводом (*Range Rover*, *Nissan Patrol KL 60*, *Land Rover 88*, *ARO M461C*) и автомобили для активного отдыха без полно-приводной трансмиссии (*Volkswagen 181*,

Citroen Mehari и швейцарский багги). В течение шести дней машины проходили испытания в карьере недалеко от Цюриха, взбирались на склоны вблизи Фёренбаха и передвигались по военному полигону в Филлингене. По совокупности потребительских качеств, а также изначальной стоимости, первое место в этом тесте занял румынский внедорожник *ARO M461C*. Интересно, что румынский автомобиль для сравнительных испытаний специально никак не готовили — для журнала взяли случайный экземпляр из первой партии, поступившей на немецкий рынок. Причем из 200 автомобилей за месяц перед тестом удалось продать всего 18 штук, зато сразу после публикации результатов теста продажи автомобилей *ARO* в Германии резко выросли. Производство *ARO M461C* и *ARO M473* свернули в 1975 году, дав возможность заводу нарастить мощности по выпуску внедорожников нового, более перспективного семейства *ARO-240*.

Двигатель *L-25* отличался измененной масляной системой: насос расположили в другом месте, и он стал более производительным, а масляный фильтр переместился с левой стороны мотора на правую.

На четыре континента

Пока румынский *Interprinderea Metalurgica de Stat* делал свои первые шаги в автомобилестроении, никто не задумывался о лицензировании продукции между двумя



Вариант автомобиля IMS M461, подготовленный для румынской армии

дружескими государствами — Румынией и Советским Союзом. Наоборот, помочь в налаживании промышленности в странах социалистического лагеря воспринималась как некая обязанность «старшего брата» в лице СССР и всячески приветствовалась на всех уровнях. Позже, когда Румыния взяла курс на развитие сотрудничества с капиталистическими странами, об этом пришлось пожалеть, так как румынские «копии» ГАЗ-69, поставлявшиеся на экспорт во все возрастающих объемах, заметно портили показатели советскому Автоэкспорту. Но формально румынские внедорожники лишь внешне напоминали ГАЗ-69, а по конструкции шасси и применяемым силовым агрегатам существенно от них отличались. В 1965 году первые экспортные автомобили *IMS M461* отправились в Китай и Колумбию. Вскоре румынские внедорожники появились в Чехословакии, Германской Демократической Республике (ГДР), Польше, Болгарии и Албании. Позже их приняла Греция, Египет, Сирия, Чили, Конго и Заир. Не остались в стороне и такие развитые в автомобильном плане страны,



как Германия, Великобритания, Бельгия, Италия, Канада, Португалия, Финляндия и даже США. Всего эти автомобили экспортировались в 55 стран, расположенных на четырех континентах. Особенno ценились *IMS M461* и их варианты в качестве военных автомобилей. Так, для вооруженных сил Египта из CKD-комплектов, поставленных Румынией, в Каире собрали 2000 армейских внедорожников. Армейские машины закупали вооруженные силы Греции, ГДР, Чехословакии и Сирии.

О динамике развития экспортных поставок лучше всего говорят цифры: если в 1965 году за рубеж ушло всего 502 автомобиля, то в 1973 году — около 10 тысяч. Помимо автомобилей с «родными» бензиновыми моторами, на экспорт поставлялись машины с закупаемыми на стороне дизельными агрегатами: *Perkins 4.154V* (2523 см^3 , 71 л.с.) и *Peugeot XDP 4.90* (2112 см^3 , 65 л.с.). Дизельные версии стоили примерно на 30–35% дороже, причем версия с *Perkins* была самой дорогой.

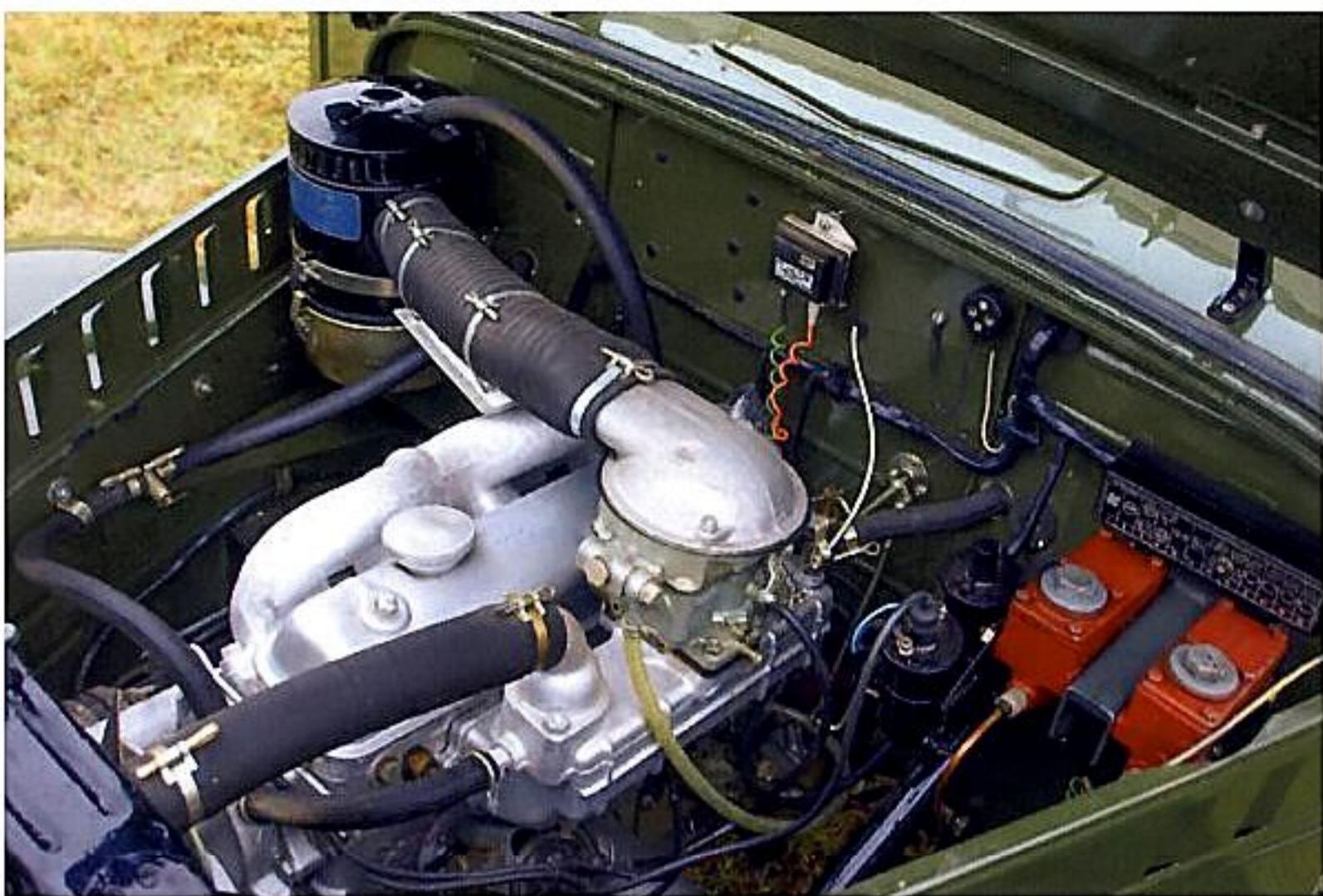
*Румынский *IMS M461* легко определить и по цельному ветровому стеклу — у ГАЗ-69 оно составлено из двух половин*





- IMS M461 использовались и в качестве военных автомобилей.
Многие страны закупали их для работы в армии
- Обновленная модель ARO M461C получила передние указатели поворотов от автомобиля Trabant, поскольку они соответствовали европейским требованиям к светотехнике
- Еще одна деталь румынских внедорожников, отличающая их от советских ГАЗ-69 — совершенно иное крепление концов передних рессор
- На боковинах капота всегда устанавливался шильдик с названием модели — M461





- Бензиновый мотор М-207 был конвертирован из восьмицилиндрового V-образного двигателя в рядный четырехцилиндровый и сохранил высокую унификацию с моторами румынских грузовиков, что значительно облегчило его эксплуатацию, так как многие элементы оказались взаимозаменяемыми
- Коробка передач и раздаточная коробка IMS M461 пристыкованы друг к другу без дополнительных карданных передач
- Крутящий момент на передние управляемые колеса передавался через шарниры равных угловых скоростей (ШРУС) типа «Рцеппа»
- Кузов IMS M461 был приспособлен для перевозки пассажиров (на боковых продольных скамейках), и грузов



Автомобили IMS M461 и ARO M461C стали самым красноречивым доказательством возможностей румынской автомобильной промышленности. Начав с практически кустарного производства, менее чем через десять лет Румыния уже могла выпускать вполне конкурентоспособные автомобили, пользующиеся хорошим спросом за рубежом. С 1964 по 1975 год было изготовлено 80 233 автомобиля серии M461, из которых 46 548 экземпляров (58%) отправились на экспорт.

Пожарные автомобили

В свое время на базе советского автомобиля ГАЗ-69 в СССР создали несколько вариантов пожарных машин. В основном это были насосные станции, способные справиться с небольшим очагом возгорания. Эти машины особенно ценились в сельской местности, где под рукой всегда были небольшие водоемы, пригодные для забора воды. В таких населенных пунктах пожарному автомобилю не надо было подвозить большой объем воды: главное — быстро развернуть рукавные линии и запустить насос.

По этому же пути пошли в Румынии, создавая свои собственные варианты пожарных автомобилей на базе легких внедорожников.

В отличие от советских ПМГ-20 на базе ГАЗ-69 с центробежным насосом, смонтированным в кузове машины, и приводом от вала отбора мощности в раздаточной коробке, у румынских пожарных автомобилей



насос был расположен спереди, перед решеткой радиатора, с приводом непосредственно от переднего торца коленчатого

вала двигателя (от того места, где обычно находится храповик заводной рукоятки двигателя).





Такое расположение насоса имело ряд преимуществ. Например, при подаче автомобиля к водоему водитель лучше видел подъезд к урезу воды. Он мог управлять производительностью насоса непосредственно из своей кабины. Кроме того, освобождалось место в кузове для дополнительных членов экипажа или средств пожаротушения.

Но не стоит думать, что румыны оказались в этом вопросе прозорливее нас.

В условиях нашей страны насосы, установленные спереди, в холодное время года просто-напросто замерзали и отказывались работать. Именно поэтому у нас их всегда старались поставить внутри кузова пожарного автомобиля, где легче было обеспечить им необходимый температурный режим, хотя это и вызывало определенные сложности в компоновке машины. В Румынии и соседних с ней странах, где большую часть года сохранялась плюсовая

температура воздуха, переднее расположение насоса было вполне оправданным. Подобные пожарные машины выпускались как на шасси IMS 57, так и IMS M59 или ARO M461.

Кроме того, в пожарной охране некоторых стран, например Германской Демократической Республики, автомобили ARO использовались в качестве тягачей для буксировки прицепных насосных станций, а также в качестве штабных машин.

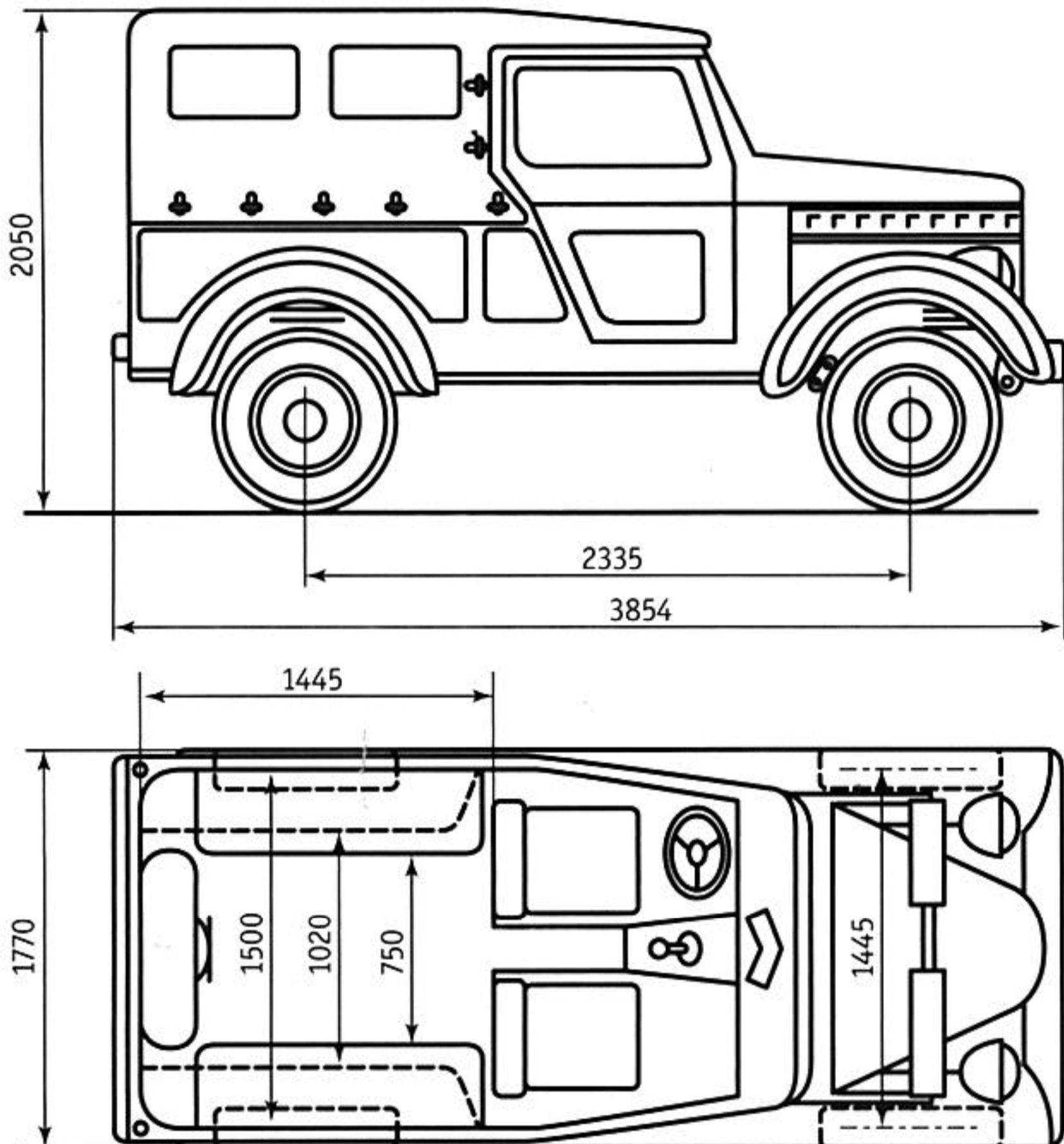


Схема автомобиля IMS M461

Технические характеристики IMS M461	
Число мест	8 или 2 + 680 кг
Максимальная скорость при полной нагрузке	100 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	14,5 л/100 км
Электрооборудование	12 В
Размер шин	6,50-16
Объем топливного бака	70 л
Масса, кг	
снаряженная	1550
полная	2200
Подвеска передняя	
зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические	

Подвеска задняя	
зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические	
Рулевое управление	
типа «червяк-ROLICK»	
Тормоза	
рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом	
стояночный — на задние колеса, с механическим приводом	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с гидроприводом	
Коробка передач	
механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на III и IV передачах переднего хода	
Передаточные числа	
I — 4,788; II — 2,68; III — 1,653; IV — 1; задний ход — 5,852	
Раздаточная коробка	
одноступенчатая, без межосевого дифференциала, передаточное число — 5,15	
Двигатель	
M207 (M-207A), четырехцилиндровый, четырехтактный, бензиновый, клапаны в головке блока цилиндров	
Диаметр цилиндра, мм	97
Ход поршня, мм	85
Рабочий объем, см ³	2512
Степень сжатия	6,7 (7,2)
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
Максимальная мощность	
70 л.с. при 3800 об/мин (77 л.с. при 4000 об/мин)	
Максимальный крутящий момент	
16 кГс·м при 2700 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

 DeAgosShop



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



POLSKI FIAT-126P

DEAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X 00168
9772071095773