История автомобильной марки ARO

Автор: Александр
-

В данной статье описана история автомобильной марки ARO. Марка ARO принадлежит румынской компании, производителю универсальных полноприводных авто, а также небольших грузовиков на этой же платформе. Основное направление деятельности компании составляет внутренний рынок. Следует заметить, что линейка продуктов марки ARO уже много лет застыла на месте, а большая часть заявленных новинок создается путем установки на родные шасси силовых агрегатов и прочих комплектующих от импортных производителей. Из-за этого каждый автомобиль оказывается собранным фактически по индивидуальным заказам, поэтому нет единообразия выпускаемой продукции.

Первые румынские мотоциклы завод начал собирать в 1953 году в румынском местечке Campulung-Muscel. Первая румынская модель автомобиля IMS-57 появилась в 1957 году. Спустя два года началось производство новой модели М-59, которая представляла собой новую ступень в сравнении с IMS-57. Автомобиль получил 4-х цилиндровый мотор мощностью 70 лошадиных сил. Автомобиль развивал максимальную скорость в районе 100 километров в час. С 1965 года эта модель экспортировалась в Китай и Колумбию, но объем был небольшой, 2000 автомобилей. Объем выпуска модели М-461 составил 80233 штук, причем 46549 автомобилей было экспортировано. В 1966 году была завершена разработка новой модели - ARO 240, и она была запущена в серию. Это была первая модификация серии «24». Кузов ее был полностью закрытый, салон достаточно комфортный, рабочий объем двигателя составлял 2495 куб.см., а мощность 83 л.с. Заявлена максимальная скорость в интервале 115-120 км/ч. Расход топлива в среднем составляет около 13,8 литров на 100 километров, преодолеваемый уклон составляет около 35 градусов. Именно в этот момент автомобильный концерн получил свое имя ARO, что означает Automobil Romanesc. Иначе можно сказать - «румынский автомобиль».Модель выпускалась в двух версиях – двухдверной (модель 240) и четырехдверной (модель 244). На основе этих модификаций была разработана версия 242, длиннобазный и короткобазный вариант, а также трехдверная версия 243, с вариациями в виде мягкой (тканевой) или жесткой съемной крыши. Постепенно модель за номером 24 претерпевала многочисленные косметические изменения внешнего вида, а также модернизацию приборной панели. Экспорт ARO-24 производился в большое число стран, даже в Австралию и Канаду.

Этот автомобиль даже становился призером «Ралли Фараонов» - известного международного соревнования. К концу 1985 года тираж автомобилей марки ARO-24 составил более 125000 экземпляров, из них около 93000 было реализовано в других странах. В начале 90-х модельный ряд серии 24 был обновлен благодаря импортным двигателям Toyota, Ford, Daewoo, Peugeot, а также варьированием кузовов. Появились модификации с тремя дверями (243 модель), с кузовом «универсал» (модель 244). Начали выпускать увеличенную модификацию с кузовом «универсал» (модели 323 или 246) и модификацию ARO Hunter в сегменте люкс, оснащенную двигателем Cosworth.В начале восьмидесятых годов ARO разработал новую базовую модель серии 10, которая выпускалась, как ARO Ischia в Италии, Dacia 10 в Румынии, ARO Trapeurs во Франции, Dacia Duster в Великобритании. В Европе ARO десятой серии рекламировался, как автомобиль среднего класса.

Автомобиль выпускался в модификациях 10.0 - 10.4. Объем двигателя от Dacia составил 1.3 л. Начало экспорта пришлось на 1980 года, он продолжался до 1985 года и объем его доходил до 90% производства. Десятая модель экспортировалась в такие страны, как Великобритания, Франция. Италия, Германия, Греция, Испания. Следует заметить, что на экспортных модификациях устанавливались также дизельные двигатели Pegaso и VW. Модификация ARO 10 в люксовской вариации имела название Spartana, в ней устанавливали двигатели 2WD или 4WD. Собственная масса прогулочного кабриолета Spartana на шасси 4х2 составляла примерно 950 килограмм.Мощность установленных в автомобили ARO бензиновых и дизельных двигателей составляла 54 -106 лошадиных сил. Объемы двигателей при этом были 1,2-1,9 литра.