



Romunski ARO, terensko vozilo ali džip, kot običajno ljudje imenujejo te vrste avtomobilov, je delan po licenci sovjetskega GAZ 69, za evropski trg pa je opremljen z motorji Perkins ali Peugeot. Tako je bilo v začetku osemdesetih let, ko je bil ARO M 461 C brez lastne karoserije. Leta 1982 pa so na salonu v Torinu prikazali model, kakršnega poznamo tudi danes.

ARO serije 240 proizvajajo v štirih različicah: 240 osebni in terenski s platneno streho, 241 osebni s platneno streho, 243 osebni in terenski s pločevinasto streho in 244 osebni tudi s pločevinasto streho. Opremljajo ga z bencinskim motorjem, kakršen je v daciji, ali dizelskim motorjem. Naše testno vozilo je bilo 244 D 127 s trdo streho in dizelskim motorjem.

Že zunanji videz ARA 244 D obljublja trdno in zanesljivo konstrukcijo, kot bi šlo za kakšen tovornjak. Šasija je izdelana iz jeklene pločevine in pravokotnih profilov. Debelina pločevine znaša 2,5 mm. Karoserija, ki je tudi iz jeklene pločevine, je z vijaki pritrjena na šasijo. Ta različica ima štiri vrata s strani, zadaj pa dvodelna peta vrata, s tem da se zgornji del vrat, ki je zastekljen, dvigne, spodnji kovinski, ki nosi tudi rezervno kolo, spusti. Pragaova sta, kot se za to vrsto vozila spodobi, dvignjena vi-

ARO 244 D 127

## TRAKTOR POD POKROVOM

**ARO 244 D poganja dizelski motor s 3119 kubiki – Ne skriva ambicij, da bi nudil udobno vožnjo petim osebam**

soko od tal, nekako tako kot pri tovornjaku srednjega razreda.

Z masivnima odbijačema spredaj in zadaj ARO vliva zaupanje zanesljivega udeleženca v prometu, a tudi, ko zavije z asfaltnih poti

se izkaže za zanesljivo vozilo – ne ovirata ga niti grmičevje niti voda.

Ko sedež v vozilo, ti je kmalu jasno, da se je proizvajalec odločil za določen kompromis med terenskim vozilom, kar pomeni določeno

trdnost, neudobno vožnjo, in udobjem, ki ga sicer nudi osebno vozilo. To pomeni, da so spredaj in zadaj avtomobilski sedeži, toda v različici, ki smo jo vozili, voznikov sedež nima najbolj posrečene konstrukcije. Sedež je namreč premehak in prenaša tresenje spodnjega dela vozila, poleg tega pa ne oprjema dovolj telesa, tako da voznik v ovinkih drsi iz njega. Zadnja sedeža je mogoče podreti in s tem povečati prtljažni prostor. Toda že med samo preizkušnjo smo izvedeli, da bodo začeli vgrajevati nove sedeže, posebej za voznika, ki bo narejen po ergonomskih zahtevah.

Zaradi veliko stekla ima voznik iz avtomobila dober pregled na vse strani. Voznik ima za kontrolo vozila pred seboj pregledno armaturno ploščo, na kateri je kot del standardne opreme tudi merilnik vrtljajev. Ko smo ugotavljali, kakšno je »delovno mesto« voznika, smo ugotovili, da bi morala biti ročica menjalnika, ki je kratka in ravna, daljša in zvita nekoliko nazaj. Prav tako bi bilo treba vozniku



Lepo oblikovana, a premehka sedeža



Armatura plošča

Notranjost je prostorna, tako po širini kot višini. Na zadnji klopi je dovolj prostora za tri osebe, če pa vzdignete še zadnjo polico, je dovolj prostora tudi za prtljago. Proizvajalec si je prizadeval, da bi bila notranjost kar najbolj prijetna, zato je tla prekril s črnim tapisonom, v črno so odeti tudi sedeži.

prilagoditi pedali sklopke in zavore, kar ne bi bil zahteven poseg, pripomogel pa bi k zmanjšanju utrujenosti med dolgo vožnjo. Položaj volana je dober, za samo vožnjo pa bi bilo bolje, ko bi bil polnejši, kajti prenos poteka prek polža, to pa pomeni povečan napor pri parkiranju.

#### TRAKTORSKI MOTOR

ARO 244 D ima dizel motor s 3119 kubiki, štirimi valji in direktnim vbrizgavanjem goriva. Razvija moč 50 kW (68 KM) pri 3200/min, največji navor je 166,7 Nm, pri 1600/min. To je velik dizelski mo-

tor, katerega poreklo sega do Fiata, ni pa izdelan po licenci. To pomeni, da je skrbel za pogon tudi v drugačnih vozilih. V tem vozilu si zasluži odločen minus zaradi hrupa, ki ga povzroča, kar pa bi bilo mogoče odpraviti na znani način oziroma z uporabo ustreznih materialov.

Motorju je prilagojen štiristopenjski menjalnik, ki ima kratek in natančen hod ročice. Ročica reduktorja je nizka in preveč od rok. Pogon je prek zadnjih koles, prednja dva se vključita prek centralno postavljenega ohišja menjalnika in vzdolžno postavljenim kardanom.

S takšno kombinacijo motorja in prenosa je ARO 244 D zanesljiv in prepričljiv na vseh terenih. Zaradi višine od tal in koloteka je njegova sposobnost premagovati najrazličnejše ovire zares na višini. Zadaj je močna kljuka za vleko težkih prikolic – do 2300 kg z zavoro in do 750 kg brez zavore.

Inženirji iz tovarne ARO v Cimpulungu poudarjajo, da je to vozilo v celoti njihov izdelek, ki so ga razvijali dolga leta, glede na njihove možnosti pač, zato jim tudi določene pomanjkljivosti, ki smo jih





**Deljiva zadnja vrata**



omenili, niso neznane. Ker se v glavnem nanašajo na udobje med vožnjo, niso pa tehnične narave, s katerimi bi zmanjševali učinkovitost vozila, bodo spremembe sledile le zlagoma. Po vsej verjetnosti se bodo lotili sprememb položaja pedalov za sklopko in zavore, za voznike pa bi bilo zelo ugodno, ko bi volan spremenili, tako da bi bilo upravljanje z vozilom lažje.

## DOBRO GIBLJIV

ARO 244 D je dovolj gibljivo vozilo, če upoštevamo njegovo masivno konstrukcijo in težo. Največja hitrost je 118 km/h, kar ustreza njegovemu počasi vrtečemu se, a vzdržljivemu motorju. V drugi in tretji prestavi je tudi dovolj živahen za mestni promet. V četrti prestavi lahko dolgo vozi s hitrostjo 110 km/h, saj motor ne kaže nobenih znakov preobremenitve. To je seveda pomembno za vožnjo po avtocestah. Pri največji hitrosti moti hrup motorja in gum. Opazili

smo tudi nekaj površnosti pri sestavljanju motorja, ki se kaže v delnem puščanju goriva na poti od črpalke do vbrizgavanja. Zaradi tega je treba motorju posvetiti nekaj več pozornosti pri servisiranju,



**Vzdolžno postavljen traktorski motor**

kajti sicer je kabina zelo hitro polna vonja po motorju oziroma gorivu.

Če ta romunski terenec pogledamo skozi prizmo konkurenčnosti, ugotovimo, da je nekje na sre-

di poti. Toda tudi priljubljeni vojni model ameriškega jeepe, niti njegova najnovejša različica, izdelana v Indiji, ki je tudi prispela na naš trg, ni povsem popolna v določenih detajlih, pa so se kupci vseeno našli, očitno zaradi učinkovitosti vozila. To pa za to vrsto avtomobilov pomeni, da mora brez težav voziti tam, kjer »navadni« avtomobili ne morejo. Zaradi letnega časa vozila ARO 244 D nismo mogli preizkusiti na ledu in snegu, zato pa smo se vozili po pesku, njivah, po makadamu, in pokazalo se je, kar smo pričakovali – to je vozilo za vse vrste terena. Ker vemo, da ima Aro 244 D za zahodnoevropski trg modernejši motor, lahko ugotovimo, da bi se s takim strojem pod pokrovom njegova konkurenčnost povečala tudi na našem trgu. Seveda pa to pomeni tudi »konkurenčnejšo« ceno.

Avtocentar Merkur – Zagreb, ki je generalni zastopnik za Jugoslavijo, uvaža ARO prek Auto-Dacie iz Romunije. Za različico tega vozila, ki smo jo vozili, bila je tudi na letošnjem beograjskem salonu avtomobilov, še nimamo končne cene, predvidoma pa naj bi znašala okrog sto milijonov dinarjev.

**Besedilo in slike  
MIROLJUB NIKOLIĆ**

## Tehnični podatki:

**Motor:** štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 95×110 mm – gibna prostornina 3119 kubikov – kompresija 20,5:1 – največja moč 50 kW (68 KM) pri 3200/min – največji navor 166,7 Nm pri 1600/min – rotacijska črpalka za vbrizgavanje goriva – akumulator 12 V 66 Ah, alternator 500 ali 700 W.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji ali vse štiri kolesa – suha eniolamelna sklopka – sinhronizirani štiristopenjski menjalnik, ročica na podu – prenosna razmerja: I. 4,644, II. 2,531, III. 1,561, IV. 1,000, vzvratna 4,794, diferencial 1: 3,727 (41/11) z reduktorjem 1: 2,127 – gume JR 78–15.

**Voz in obese:** terensko vozilo za

5 oseb – 4 vrata in dvodelna zadaj – karoserija na šasiji – prednji kolesi posamično obešeni s prečnimi vodili, vijaknimi vzmetmi in teleskopskim blažilnikom – zadaj toga prema, vzdolžne lisnate vzmeti, hidravlična teleskopska blažilnika – zavore z dvokrožnim sistemom – bobni na vseh štirih kolesih – mehanska ročna zavora deluje na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan na polža, 1,7 vrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,138 m – širina 1,775 m – višina 1,858 m – medosna razdalja 2,350 m – kolotek spredaj 1,455 m, zadaj 1,445 m – rajdni krog 12 m – teža praznega vozila 1,660 kg – dovoljena skupna teža 2,450 kg – dovoljena vleka prikolice s težo 2300 kg z zavoro, 750 kg brez zavore – posoda za gorivo 45 litrov.

**Zmogljivost (tovarna):** največja hitrost 118 km/h – poraba (ECE): 11–/13,5 litra plinskega olja na 100 km.