

RETRO

“Servesc Patria!”

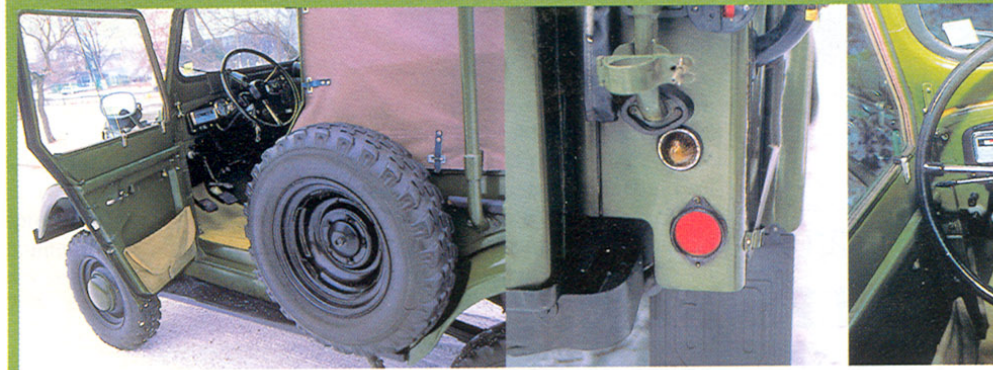
Povestea uzinei românești constructoare de automobile de teren se deapănă începând cu anul 1885, pe atunci doar o fabrică de hârtie a firmei Letea. Mult mai târziu, în timpul celui de-al doilea război mondial, fabricuța din Câmpulung Muscel a început să producă diverse componente, inclusiv mecanismele de tragere pentru avioanele IAR. Ulterior, până prin 1952, acolo s-au fabricat lacăte, războaie de țesut și lanțuri Gall. Fiindcă Întreprinderea Mecanică de Stat dispunea încă din anii războiului de o bună dotare tehnică, inginerii de aici au încercat să fabrice o motocicletă originală. Din nu știm ce motive, tentativa a eșuat, “partidul” hotărând că este mai multă nevoie de piese de schimb pentru mașinile GAZ 67.

Deoarece în mai puțin de patru ani au fost asimilate aproape toate componentele acelei mașini, în 1957 a putut fi realizat artizanal un automobil întreg: IMS-57. Nu era o copie fidelă, dar nici originalul sovietic nu era o capodoperă tehnică. Deosebirea principală între ele era că al nostru dispunea de doar două uși în loc de patru. Motorul său avea supape laterale (nu în chiulasă, deasupra cilindrilor, ci alături, în bloc) și nu dispunea de cuzineți nici la fusurile manetoane, nici la palier, raportul său de compresie era de 4,6:1, iar consumul de aproape 25 l/100 km. Era de fapt cam același motor Ford oferit sub licență lui Gorki Automobilnii Zavod prin 1938. În următorul an și jumătate au fost produse foarte artizanal aproape 1.000 de astfel de mașini.

În 1959 apare o versiune a sa mult îmbunătățită, cunoscută sub numele de M-59, cu un randament mai bun al motorului și cu un ampatament mai scurt cu 10 cm. Noul automobil făcea un mare pas înaintea modelului său, cadența sa ajungând în 1963 la circa 3.200 de bucați, adică mai mult decât se produce astăzi la Aro, după 40 de ani.

Între timp a fost proiectată de către inginerii de la Câmpulung mașina M-461, care nu mai avea aproape nimic în comun cu tot-terenul sovietic. Motorul, cu o cilindree de 2.512 cmc, era practic o jumătate de V8 de la camioanele Bucegi. Cutia de viteze avea tot patru trep-

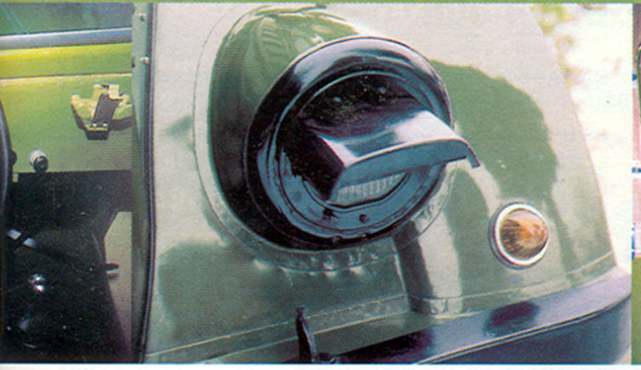
O mașină veche nu înseamnă neapărat o mașină de colecție, nici chiar dacă are puțini kilometri parcurși. Ca să primească o astfel de catalogare, ea trebuie să fie așa cum a ieșit pe poarta fabricii în urmă cu mulți ani. Este și cazul acestui **M-461** care s-a liberat după 31 de ani de serviciu militar.



Practică sau nu, moda roții de rezervă plasată în lateral a trecut.

Fiecare ornament a fost meticolos recondiționat.

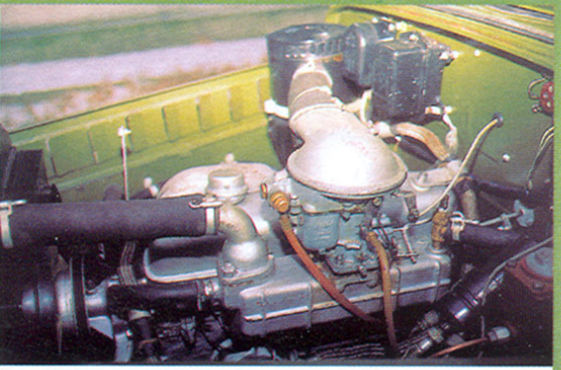
O plășă de bord extrem de simplă.



De camuflajul farurilor nu a fost nevoie niciodată, din fericire!



În 1970, cam așa arăta și LandCruiser sau LR 88.



Motorul (jumătate de V8-5R) este complet protejat împotriva apei.

te, dar spre deosebire de IMS-57 și M-59, treptele 3 și 4 fuseseră sincronizate. S-au utilizat de asemenea în premieră amortizoare hidraulice în locul celor cu pârghie, ținuta de drum a mașini îmbunătățindu-se considerabil. Până în 1975 au fost produse 80.233 de exemplare, mai mult de jumătate fiind exportate. Înainte de oprirea fabricației, M-461

a mai avut parte de o schimbare importantă. Cursa pistonului s-a modificat de la 85 la 84 mm, motorul denumindu-se de atunci încoace Aro L-25. El furniza 80 CP/4.000 rpm și un cuplu de 166 Nm/2.800 rpm. Nu vrem să fim patetici, dar la sfârșitul anilor '60 și începutul anilor '70, M-461 era la un nivel al performanțelor comparabil cu cel al

lui Jeep CJ5, Land Rover 88, Nissan Patrol și Toyota LC. Deși în teren accidentat erau cel puțin la fel de eficiente, Aro nu a reușit să-și facă și să-și mențină un renume ca acestea. Spre exemplu în anul 1971 a fost organizată o expediție care a traversat Africa de la Oceanul Atlantic la cel Indian, protagonistă fiind o mașină M-461, care a parcurs

18.000 km prin deșertul african fără defecțiuni majore. Mașina de față a fost în serviciul armatei române până în urmă cu 3 ani, când a fost cumpărată de actualul ei proprietar. Ea urma să fie folosită, dar din fericire nu a fost niciodată nevoie de așa ceva, ca releu mobil radio pentru o companie de tancuri. Între alte curiozități ale sale am

remarcat motorul izolat complet, mașina putând intra în apă până la nivelul capotei, acolo unde se află admisia de aer. Deși din 1969, la data achiziției kilometrajul arăta doar ceva mai mult de 1.400 de km. Totuși, în ciuda uzurii aproape inexistente, mașina arăta deplorabil. A fost nevoie de multe luni pentru a fi res-

taurată și completată ca să arate ca nouă. De la prelată până la anvelope, fiecare componentă a trebuit inspectată cu grijă și înlocuită cu una originală, dacă a fost cazul, în final rezultând, “un M-461 100% original, fără piese improvizate sau adaptate de la alte modele.” Fiind și vicepreședintele Retromobil Club România, dl Giuseppe Rossi conti-

nuă în aceeași notă: “cine crede că va găsi la armată o mașină veche, dar care să meargă ca nouă, se înșală. Chiar dacă au stat în hangare la adăpost de vremea rea, multe subansamble le lipsesc ori s-au deteriorat. Probleme au apărut și când am început să căutăm piese de schimb originale.”

Dan Athanasiu

FOTO: MIHAELA COJOCARU