



Interiorul este spartan, în stilul anilor '30, în care se încadrează și caroseria

ARO M461: viteză maximă - 100 km/h; lungime/lațime/înălțime - 3854/1710/2050 mm; masa proprie 1550 kg; motor cu 4 cilindri în linie alimentat cu benzină; capacitate cilindrică 2512 cmc; 70/3800 CP/rpm; pneuri 6,50 x 16; transmisie integrală nepermanentă, manuală cu patru trepte; consum mediu 17l/100 km; număr de locuri 8.

ZIMBRUL CARPAȚILOR

În perioada 1957-1975 la Câmpulung s-a scris una din cele mai glorioase pagini din istoria producției de automobile în România, care a început timid cu modelul IMS 57, a continuat cu M59, M461 și s-a încheiat cu ARO M 461C, unul din cele mai performante automobile 4x4 din toate timpurile.

text/foto: AUTOMOBILIA



Primul autoturism produs în România în perioada postbelică s-a dezvoltat pe baza modelului sovietic GAZ 69. Producția a început în anul 1957 cu modelul IMS 57, care prelua platforma tehnică GAZ 69 și a continuat doi ani mai târziu cu modelul M 59. IMS 57, ca și modelele următoare, nu a fost o licență GAZ 69 așa cum eronat mai consideră unele surse. România postbelică importa automobile aproape exclusiv din Rusia, GAZ 69 și GAZ M20 (Pobeda) fiind omniprezente pe șoselele românești. În aceste condiții, Întreprinderea Metalurgică de Stat a început producția de piese de schimb pentru aceste două automobile care aveau aceeași platformă tehnică. Așa a apărut IMS 57, botezat după abrevierea numelui uzinei producătoare. Caroseria IMS 57, inspirată de GAZ-ul 69, a fost realizată manual, prototipul fiind opera maestrului tinichigiu Grigore Negoită. Legenda spune că dacă nu ar fi fost ajutat de Ghiță Holboșan, tinichigiu stângaci (la propriu), acesta nu ar fi realizat niciodată aripa stângă a automobilului. Lansat în 1959, M 59 reprezenta un pas înainte ca proiect și calitatea asamblării, dar continuau însă să existe probleme de fiabilitate în exploatare, în special la sistemele de direcție și frânare. Un nou prototip este testat începând cu iarna anului 1961, exclusiv pe timp de noapte,

fapt ce i-a adus denumirea codificată de "plimbărețul nocturn". În paralel sunt testate modele 4x4 produse de firme renumite, în special cele britanice. Rezultatele excelente obținute la teste fac ca în 1964 să fie lansat modelul M461, ce beneficia de o platformă tehnică complet re-proiectată. M461 va îngloba în primii doi ani de producție 81 de îmbunătățiri constructive. Noul motor, denumit M-207 (70 CP), a fost obținut plecându-se de la componentele motorului V8 care echipa camioanele Steagul Roșu, practic fiind o jumătate a acestui motor. Îmbunătățirea radicală a performanțelor și fiabilității noului model

a permis începerea exportului în anul imediat următor. Deja tot mai multe exemplare reușeau să parcurgă peste 100.000 km fără vreo reparație capitală. Prima țară în care au poposit automobilele românești a fost China, urmată de alte 32 de state din 4 continente. Exportul a crescut de la 502 de unități în 1965 la aproximativ 10.000 în 1973. Capacitățile de producție au devenit insuficiente, așa încât s-a trecut la extinderea uzinei. Modelele M461 și ARO M 461C au fost produse în perioada 1964-1975 în 80.233 exemplare, dintre care 46.548 au fost exportate (58%). Caracteristicile tehnice ale modelului

Auto Mondial vă prezintă un M461 (1969), varianta militară, perfect conservat, deținut de dl. Giuseppe Rossi, președintele ARO M 461 Club România, secție a Retromobil Club România. Exemplarul a fost excelent conservat și este astăzi utilizat ca referință de majoritatea celor care restaurează astfel de automobile. Devenite vehicule istorice, primele modele ARO stârnesc în prezent deopotrivă interesul pasionaților de off-road, cât și a colecționarilor, R.C.R. militând în permanență pentru menținerea originalității exemplarelor existente. ■

