

ГРУЗОВИКИ С БЕРЕГОВ ДУНАЯ

Люциос СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)
Фото из архива автора

После Второй мировой войны, как и после Первой, многим предприятиям, выпускавшим военную продукцию, пришлось менять производственный профиль. К таким предприятиям в одной лишь Средней Европе можно отнести «Avia» (Чехословакия), «Daimler Benz» (завод в Людвигсфельде, Восточная Германия), «Duna» (Шильтенбенц, Венгрия). Все они в послевоенное время начали производство грузовых автомобилей.

Авиационный завод «Duna» принадлежал крупнейшему в довоенной Венгрии машиностроительному концерну «Manfred Weiss», который производил всё – от иголок до самолётов. После войны и национализации он стал называться «Czepel» (Чепель – промышленный район Будапешта).

Грузовики в Венгрии производились и до войны – это были копии немецких автомобилей фирм «Krupp» и «MAN». «Czepel» начал с приобретения лицензии на производство дизельных двигателей у австрийской фирмы «Steyr».

Производство четырёхцилиндровых дизелей началось с 1949 г., а 4 апреля 1950 г. был собран первый грузовик модели Czepel

из прямоугольных коробок, силует, не очень мощный для 3,5-тонного грузовика полным весом 7,2 т, 85-сильный двигатель, механическая четырёхступенчатая коробка передач. База Czepel D-350 – 3710 мм, габаритные размеры – 6735x2260x2740

мм. Чуть позднее на его базе конструкторы завода создали трёхоску типа 6x6 модели Czepel K-300 с 6-цилиндровым двигателем (7980 куб. см, 125 л.с.), выпускавшуюся до 1955 г. Была и модель с колёсной формулой 4x4, названная Czepel D-344.

В шестидесятые годы грузовик



Czepel D-420

ный дизель D-414 (5517 куб. см), коробка передач стала 5-ступенчатой, тормоза по-

Czepel D-420



Czepel D-344 (4x4)

несколько модернизировали: усилили конструкцию, повысив грузоподъёмность до 4,2 т. Кроме основной модификации – бортового грузовика – выпускались самосвалы, фургоны, автоцистерны, автокраны. Но всё же Czepel D-420 был к тому времени морально устаревшим грузовиком, поэтому параллельно на «Czepel» начали производство совершенно новой модели Czepel D-450, отличавшейся весьма своеобразным дизайном. Под длинным капотом урчал 95-силь-

лучили пневмопривод, а дифференциал – устройство для блокировки. Шины вначале были размером 8.25-20, позднее – 9.00-20. С выпуска этой модели завод «Czepel» начал производство седельных тягачей. Их база (3300 мм) была значительно короче, чем у основной модели бортового грузовика (4200 мм).

Тяжёлый класс представлен Czepel D-705 с неоткидывающейся кабиной над двигателем (для откидывающихся конструкций время ещё не пришло), зато с весьма оригинальной внешностью благодаря богатому украшению алюминиевыми полированными накладками и молдингами. Бортовой грузовик мог перевозить 8, тягач – 12 т. Двигатель – шестицилиндровый D-614 (8280 куб. см, 145 л.с.), использовавшийся также на автобусах Ikarus 55 Lux. Коробка передач – 5-ступенчатая, с отдельной системой принудительной смазки. Система тормозов с пневмоприводом – двухконтурная, весьма редкая для тех лет. Колёса – бездиско-



D-350. По конструкции и внешнему виду он мало чем отличался от предвоенных автомобилей – простой, словно состоящий



Седельный тягач Czepel D-450 с полуприцепом-молоковозом

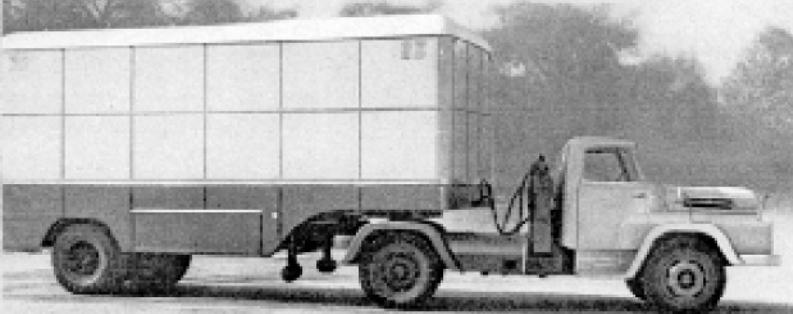


Czepel D-350

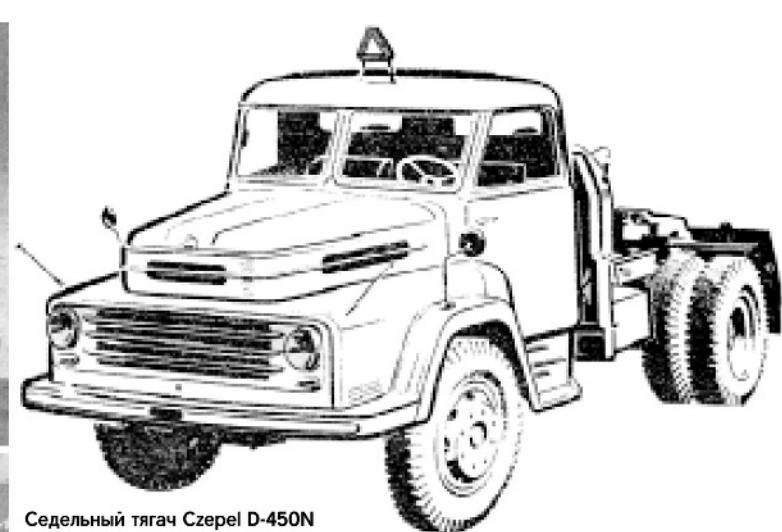
Седельный тягач Czepel D-450 с изотермическим полуприцепом-фургоном



Седельный тягач Czepel D-450N с изотермическим полуприцепом-фургоном



Седельный тягач Czepel D-450 с изотермическим полуприцепом-фургоном



Седельный тягач Czepel D-450N

Автопоезд для перевозки нефтепродуктов Czepel D-450-88/2



ые типа «Trilex», с шинами размером 11.00-20. База – 5000 мм у бортового грузовика и 3400 мм у седельного тягача.

На шасси Czepel D-450 и Czepel D-705 выпускалось много специальных

автомобилей, но на экспорт в основном шли седельные тягачи с полуприцепами-рефрижераторами, цистернами для нефтепродуктов, вина, молока, цементовозами.

В СССР сначала стали поступать автобусы Ikarus моделей «31» и «60», рамные шасси для которых тоже изготовлял завод «Czepel», а уж потом – грузовики. Czepel D-420 в СССР поступали в виде передвижных мастерских. В моем родном Каунасе несколько таких «чепелей» более десяти лет использовались различными подразделениями «Литэнерго». Последний раз «420-й» мне встретился в конце 1971 г. Куда больше было тягачей Czepel D-450. Правда, в Литве я знал лишь один такой тягач с рефрижераторным полуприцепом грузоподъёмностью 6 т, но достаточно часто на дорогах встречались «чепели» с номерами Калининградской, Ленинградской и других областей РСФСР. Позднее импортировался модернизированный вариант Czepel D-450-86/2 с двигателем D-613 (6 цилиндров, 125 л.с.).

Наиболее редкой машиной был Czepel D-705. Мне его пришлось видеть всего несколько раз в «упряжке» с обычным полуприцепом советского производства, несмотря на то, что он импортировался со специальными полуприцепами.

Седельный тягач Czepel D-450 с полуприцепом-бензовозом





Седельный тягач Czepel D-705

В конце 90-х годов прошлого века распавшийся экспорт грузовиков Czepel (а они продавались в 40 странах мира) вдруг «потерял темп», так как появился новый более перспективный производитель современных грузовиков – завод «Raba» в г. Гиор. На заводе «Czepel» осталась лишь сборка грузовиков – двигатели поставляли «Raba» и «Cummins», коробки передач – «ZF», мосты – «Raba»,

тормозные системы – «Bendex», кабины закупались на стороне – у заводов «Jelcz», «Sisu», «TAM». Основным же стало производство многих видов шасси для 7 – 18-метровых автобусов. А потому грузовики «Czepel» стали в скором времени частью истории и объектом сокровищниц и коллекций...



Седельный тягач Czepel D-705

Седельный тягач Czepel D-705



Автопоезд Czepel D-450N5-1

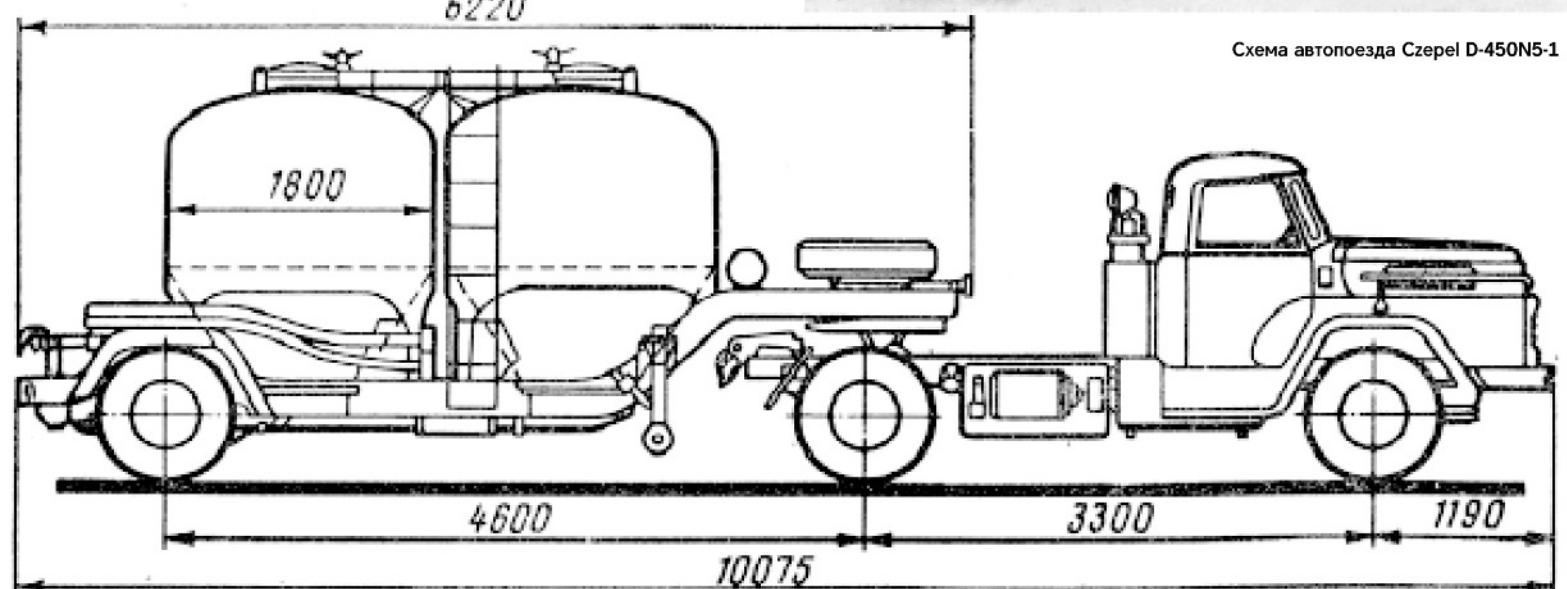


Схема автопоезда Czepel D-450N5-1

Моделизм

Более 500 наименований моделей, литературы, аксессуаров, красок, декалей – в одном почтовом каталоге! В «Моделизме» Вы найдете модельные новинки раньше, чем они появятся на прилавках.

ИСМ, СКИФ, Звезда, Italeri, Моделлист, Academy, Alan, Amodel, Воеточный Экспресс, Макет, AER, B9C, Condor, Dragon.
Мы предлагаем: ФТД и траки из белого металла, расходные материалы, инструмент и 300 разных красок. Доступные цены.
Чтобы получить каталог – присыпите свой адрес: 125413, Москва, а/я 45. Телефон: (095) 453-02-28