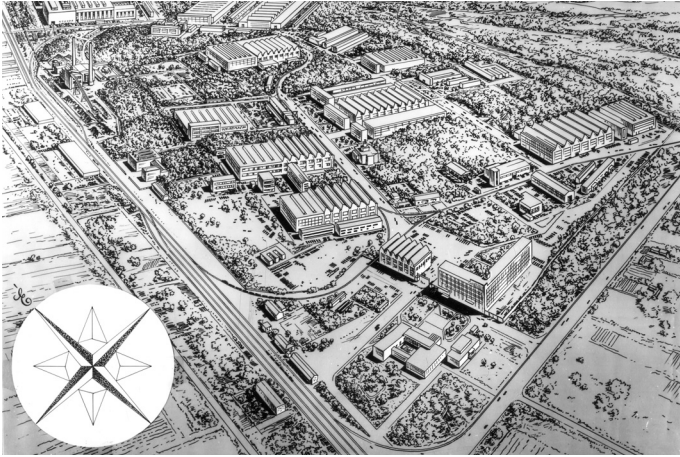


# Képmelléklet



*1. kép*

*A Csepel Autógyár a múlt század hatvanas éveiben.  
Szigethalom, Szigetszentmiklós-gyártelep*



*2. kép*

*Csepel D350 típusú teherautó.  
3,5 tonna hasznos terhelésre, sorozatgyártás 1950-től.  
A gyár első nagysorozatban gyártott járműve.*



3. kép

*Csepel B 130 típusú rajkocsi.*

*A nullsorozatgyártás 1950-ben indult.*

*Ez az első munka, amelyben részt vettem.*

*1950–1952 között 1423 darab készült belőle.*



4. kép

*Csepel D 350B típusú billenőplátós teherautó*

*3,5 tonna hasznos terhelésre.*

*2 db prototípusgyártás gondozása az első önálló munkám volt 1951-ben.*



*5. kép*

*Csepel D 450 típusú teherautó*

*4,5-5 tonna hasznos terhelésre. Kísérleti, prototípus és bemutató  
járművek gyártása 1957-től.*

*A Csepel speciális járművek: teherautók és nyerges szerelvények alapja.  
Nagy sorozatban 1958-tól, 20 éven át, 25 300 darabot gyártottak.  
A képen szereplő járművet Izlandon látták el üzemanyagszállító  
tartállyal.*



*6. kép*

*Csepel D 450N típusú nyerges vontató*

*6 tonna hasznos terhelésre. Sorozatgyártás 1958-tól.*

## Az izlandi Atalanta LTD cég levele

A MOGÜRT pár héttel ezelőtt levelet kapott Izlandból, az Atalanta LTD cégtől. A következőket írják:

**K**özöljük, hogy a két Csepel D—450 tgl melyet múlt évben rendeltünk meg, megérkezett Reykjavíkba 1958. szeptember 9-én. Körülbelül ugyanezen időben Körmendy Ágoston mérnök is megérkezett s itt tartózkodott Izlandban késő októberig.

Körmendy mérnök állandóan együtt dolgozott a garázs személyzetével, akik előkészítették a tehergépkocsikat az útra, úgy a mi, mint az Exxo Oil. Co. garázsából, mely mindkét kocsit megvásárolta.

Körmendy úr segítette ezen dolgozókat a kocsik kezelésében, komplett és igen alapos instrukciót adott a fenntartási és szervicelési módszereket illetően, valamint a napról napra történő általános üzemeltetésre vonatkozóan. Ezenkívül a járművek vezetőivel együtt tett meg néhány ezer kilométeres utat különböző típusú útakon és terepeken.

Nagy örömünkre szolgál Körmendy úr itt végzett munkája s köszönetünket fejezzük ki azért, hogy a járművek első bevezetéséhez Önök ilyen jó szakembert küldtek hozzánk.”

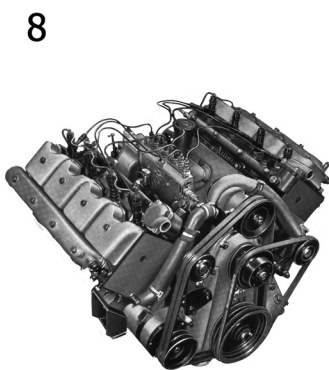
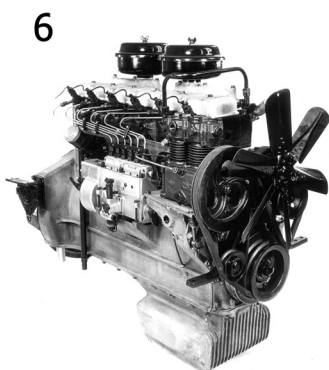
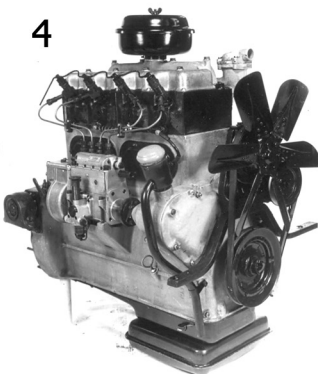
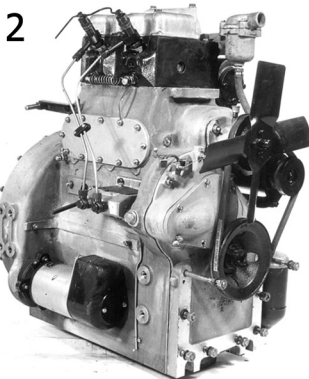
Ehhez a levélhez úgy hisszük felesleges minden kommentár.

7. kép

*Az izlandi Atlanta LTD cég levele.*

*Megjelent a Csepel Autógyár dolgozóinak lapjában,  
1958. december 30-án.*

*Fényszórá, X. évfolyam, 51. szám.*



8. kép

*Csepel motorcsalád*

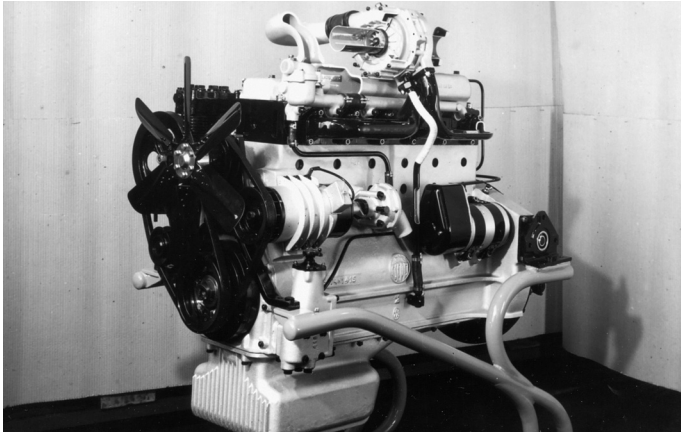
*„Építőszekrény” elv alapján konstruált azonos alkatrészek.*

*Sokrétű felhasználás a 2, 4, 6, 8 hengerű motorokban.*

*A motorgyártás jellemző adatai:*

*1949-től, 35 éven át, 295 000 darab.*

*A max. gyártási teljesítmény 1968-ban volt: 16000 db motor.*



9. kép

*Csepel D 613.18 típusú dízelmotor turbófeltöltéssel.*

*A legnagyobb teljesítményű 170 lóerős (125 kW).*

*Sorozatban gyártott motor.*



10. kép

*Csepel D 344 összerékhajtású jármű*

*3,5-5 tonna terhelésre. Sorozatgyártás 1961-től.*

*A Csepel Autógyár legkedveltebb járműve.*

*15 éven át több mint 12 000 darab készült a különböző típusváltozatokból.*

*Az Afrika-expedíció kocsija trópusi kivitelben (1963).*



*11. kép  
Csepel D 346 típusú összkerekhajtású sivatagi jármű  
3,5-4 tonna hasznos terhelésre.  
1971-ben egyiptomi sivatagi próbák.*



*12. kép  
Ikarus 311 típusú autóbusz  
Mali–Bamako elővárosi forgalomban, 1961–1962.  
(Fotó: Körmeny)*





*13. kép  
Csepel D 705.35-0.71 típusú nyerges szerelvény  
15 tonna cement szállítására.  
A legnagyobb összgördülő tömegű 28,5 tonnás Csepel jármű.*



*14. kép  
Csepel D 705.40-0.72.08 típusú nyerges szerelvény  
20 tonna hasznos terhelésre, hosszú anyag, cső szállítására.  
Kuvait számára sivatagi olajvezetékek fektetéséhez, 1967–1968.  
A leghosszabb, kb. 17 méteres Csepel jármű.*



*15. kép  
Csepel D 705.40-0.72.06 típusú nyerges szerelvény  
20 tonna hasznos terhelésre, konténer szállítására.*



*16. kép  
Csepel betonkeverő és szállító speciális jármű.  
Transport Beton*



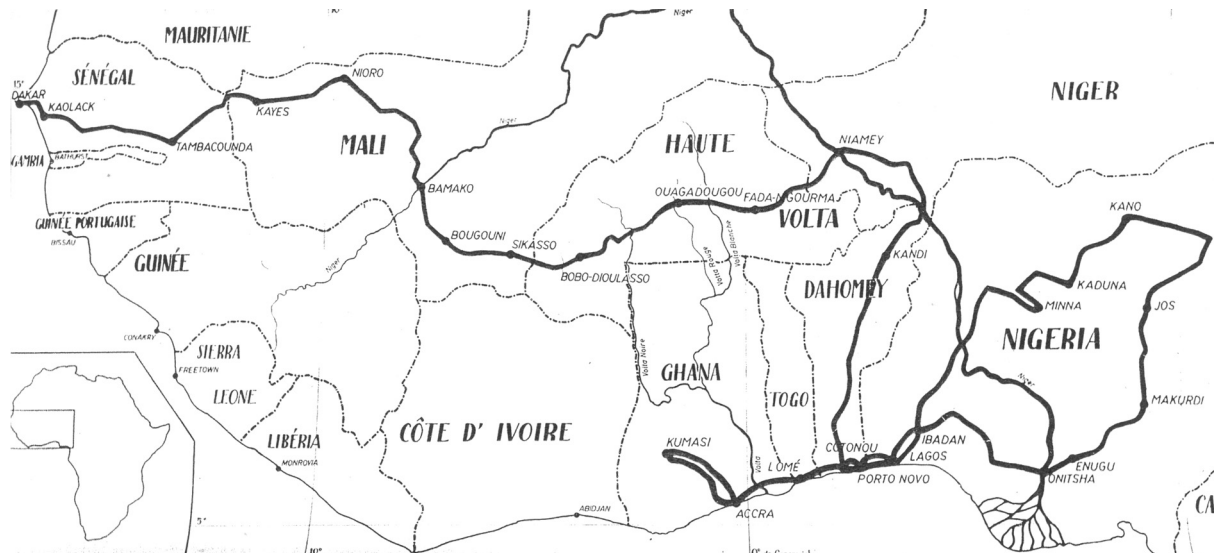
17. kép

*Csepel D 566 típusú összkerékajtású jármű.  
A prototípusok után 1971–1978 körül 3005 darabot gyártottak.  
Műszaki szempontból a legmagasabb színvonalú Csepel jármű.  
Egyiptomi sivatagi próba.*



18. kép

*Csepel D 452 típusú előkormányos teherautó  
5 tonna hasznos terhelésre, 1969-től,  
különféle import vezetőfülkével.*



19. kép

Nyugat-Afrika-expedíció, 1963

Szenegál, Mali, Felső-Volta (Burkina Faso), Niger, Dahomey (Bénin), Nigéria, Togo, Ghána.

20 000 km., 8 ország, 6 hónap, 4 jármű.



20. kép  
*Afrika-expedíció*  
Előadás a Szenegáli Kereskedelmi Kamarában.  
Dakar, 1963



21. kép  
Az expedíció résztvevői – Szenegál, Dakar, 1963  
Balról jobbra:  
Paller György, Körmendy Ágoston, Tóth Mihály, Moldván Tibor, Varga  
János, Badacsonyi János  
Jobb szélén: Kalmár György MTI-tudósító



22. kép  
*Nyugat-Afrika-expedíció, 1963  
Nigéria, Lagos  
Ikarus 630, Ikarus 311, Csepel D 344, Csepel D 450*



23. kép  
*Ikarus 630 típusú távolsági autóbusz*



24–25. kép  
*Ikarus 311 típusú távolsági autóbusz*

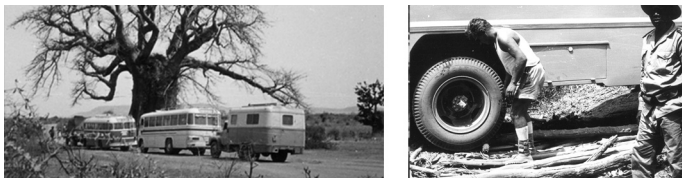


26. kép  
*Csepel D 344 típusú összerékájtású teherautó*



27. kép  
*Csepel D 450 típusú műhelykocsi szerelvény*





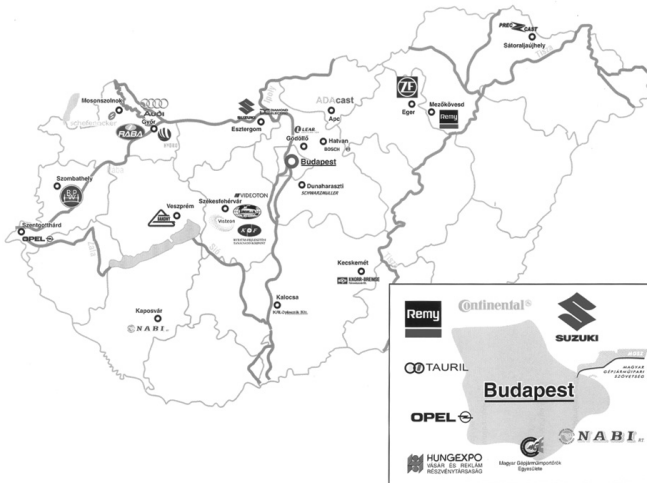
28–29–30. kép  
*Afrikai jármű-expedíció, 1963*



31. kép  
*Ikarus 280 típusú csuklós autóbusz  
Peru, Lima: 1974–1975  
A tengerparttal párhuzamosan futó gyorsforgalmi úton.*



32. kép  
A FISITA Nemzetközi Autóműszaki Kongresszusa  
Budapest, 1978  
Előadó: Körmendy Ágoston



33. kép  
A Magyar Gépjárműipari Szövetség tagjai a 2000-es években