

# Kerekasztal



## Asztalcsapkodás helyett

*Szakértelem és lelkesedés nélkül a pénz is kevesebbet ér*

- Igaz, hogy az egyetemen mindenki a terem baloldalára ült?

- Az első évben még romot takarítottunk, és mindenki a terem baloldalára ült, mert a másikon beesett az eső. Huszonnégy évesen, 1950-ben végeztem a Budapesti Műszaki Egyetemen. Mindig is vonzódtam az autók iránt, ez meghatározta pályámat. Szerencsémre akkoriban indult a többtagozatos képzés, harmadévesként az elsők között jutottam be tizenhat társammal az autószakra.

- Apropó, vonzalom az autó iránt, milyen volt az első?

- Egy rokokó konyhaszekrényszínű Wartburgom volt először, a kiutalást egy barátomtól vettem át 1960-ban. 1963-ban meg kellett válnom az autótól, mert fél évre afrikai expedícióra utaztam. Aztán egy Ford Taunus, majd egy használt kocka Wartburg, Renault R16-os, és két Lada, következett. Az egyikre 8 évet vártam, öt-éves merkúri visszaigazolás után...

- És mi volt a vágyálom?

- Életem nagy szerelmét, a 316-os BMW-t ellopták, a hosszú küzdelmek után kapott biztosítási pénzből pedig egy Hyundai Lantrára futotta, jelenleg is Accenttel közlekedem.

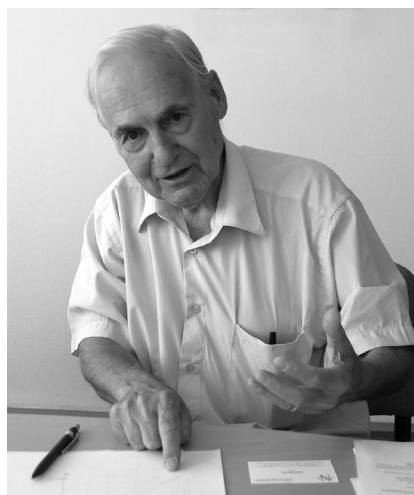
- Mit hallgat vezetés közben és mivel tölti szabadidejét egy főkonstruktőr?

- Többnyire nyelvtanulásra fordítom az autózás idejét. Kedvenc sportom a síelés, melyet először a teherautóval elérhető Mátrában, Tátrában gyakoroltam.

- Az ellopott BMW pech, és az élete?

- Nagyon is szerencsésnek tartom magam, mert mindig kiváló csapattal dolgozhattam főkonstruktőrként, és gyárunk anyagi forrásai semmit nem értek volna munkatársaim szakértelme és a lelkesedése nélkül.

**Többeknek tekintélyük van, és sokakról szeretettel beszélnek egykori tanítványai, munkatársai. Dr. Körmendy Ágoston esetében mindkettő igaz. Ő még azok közé tartozik, aki vette a fáradságot, és „fejjel lefelé” is megtanult írni, rajzolni, hogy a vele szemben ülő diák és kolléga könnyebben megértse a feladatot.**



- Dr. Körmendy Ágoston az első közúti jármű tagozatosok között végzett Jurek professzor tanszékén, miért nem maradt meg oktatónak?

- Mivel mindig elméleti ember voltam, éreztem, hogy gyakorlati munkára van szükségem ezért a sok lehetőség közül a Csepel Autógyárat választottam, huszonkét éven át dolgoztam ott először kutatómérnökként, majd főkonstruktőrként. A legszebb korszak 1957-től kezdődött, amikor a kísérleti üzem, majd a kísérleti főosztály vezetője voltam. Akkor kezdtük a különleges gépkocsi gyártását a korábbi 350-es, 300-as, 130-as és a 350-es billenős járművek után következtek a légfékes konstrukciók, például a 420-as, nekem a legkedvesebb az összerakékhajtású 344-es volt.

- Emlékezetes konstrukciók...

- Hát még a folytatás: jöttek az exportpiacokhoz igazított nyerges-vontatók, tartálykocsik, egészen a 38 tonna összgerdülő tömegű kétputtonyos cementszállítóig. Volt köztük vasúti pályaeépítő jármű és a jégcsinháznak tervezett mozgó fagyasztó berendezés is. Általában az 5 tonnás hasznos terhelésű 450-es csa-

ládót és a 8 tonnás kategóriájú 700-as teherautó-családot fejlesztettük. Akkoriban is többen foglalkoztak hasonló motorcsaláddal, például a Járműfejlesztési Intézet (JÁFI), aztán a paletta kiegészítéseként a Rába 1968-ban megvásárolta az MAN motor szabadalmát, a Csepelek mégis bírták a versenyt. Turbófeltöltéssel a négyhengeresek 90-100 lóerőnyi teljesítményét folyamatosan 125 lóerőre, a hathengeresek 125 lóerős teljesítményét 170-180 lóerőre növeltük. A kenésrendszer javításának és az élettartam növelésének köszönhetően 1976-ig gyártották a Csepel motorokat, melyek fékpadon, nyúzópróbakon kétezer órát bírtak.

- Szép, de nehéz lehetett újat alkotni...

- Nagyon jó volt az együttműködés, senkinek sem jelentett gondot, ha a délelőtt eltört fogaskerék helyett délutánra újat kellett rajzolni a szerkesztőnek, éjjel legyártottuk, és másnap már kipróbálhattuk, viták és asztalcsapkodás nélkül. Olyan emberekkel, mint Ilosvai professzor, aki a 344-es Csepel hajtásrendszerét tervezte, vagy Gampe Károly vezető konstruktőrrel ez persze nem volt nehéz. Igaz, a műszaki fejlesztési terv kellő anyagi háttérrel is biztosított. Volt olyan év, hogy 76 prototípus készült.

- Mi jött Csepel után?

- 1972-ben a MOGÚRT műszaki főosztály-vezetőjeként és főmérnökként a jármű-exportot fejlesztettem, amely a külföldi tapasztalatok, és elvárások közvetítését jelentette a magyar járműipari vállalatok felé. A műszaki vevőszolgálat fejlesztésével lehetett elérni, hogy másodsorra is megvegyék a magyar termékeket.

*Dr. Körmendy Ágoston 1993-ban ment nyugdíjba munkahelyéről, de továbbra is aktívan tevékenykedik a hazai járműiparban: 2009. elején még titkárként dolgozott a Magyar Gépjárműipari Szövetségben.*

**Boros Jenő**