



Mázló Imre, aki festő, burkoló, pizzafutár, marketings, kocsmáros, kávéházas, rádiós műsorvezető állásai után most készül meghódítani Pannonia magára maradt birodalmát...

**ISASZEG HARMADIK HÁBORÚJÁRA KÉSZÜL.** Nem mintha az első kettővel nem került volna már történelmünk dicsőséges csatahelyei közé – ugyebár 1265 márciusában itt mért döntő vereséget V. István apja, IV. Béla seregére, hogy ezzel a kissé szokatlan apa-fiú viszonyral biztosítsa helyét a trónutódlásban, valamint 1849. április 6-án ugyanitt aratott fényes diadalt a Görgey vezette magyar főserg az osztrákok fölött –, de ami most készül a főváros közeli településen, az talán mindezekén túltesz. Mert most egy lassan elfeledett névvel a zászlaján indul rohamra Isaszeg egyik szülőtte a globalizált és motorizált világ ellen...

# (Fel)támad Pannonia...



**H**a hiszik, ha nem, még a végén a „mi autónk” után itt lesz a „mi motorunk” is! Legalábbis az április 2. óta ez ügyben tartó heveny sajtókampányban elhangzott hírek és tudósítások ezt sejtetik. Imre:

„Amikor 1975-ben az utolsó hazai gyártású motorkerékpár is legördült a csepeli gyártósorról, egy legenda véget ért. De nem örökre! 2007 az az év, amely újra aranybetűvel vonul be a hazai ipar történelmébe, 2007 az az év, amely minden hazai motoros szívét megdobogtatja: 2007-ben újra indul a Pannonia! A márka újraélesztésére és az új modell kifejlesztésére létrejött vállalkozás

egy maroknyi lelkes Pannonia-rajongó összefogásából született 2002-ben. Részletes piackutatást és több évi kutató-fejlesztő munkát követően még az idén megkezdődik az új Pannoniák értékesítése.”

Egyvalami biztos: profi marketingmunkára utal, hogy a hír pillanatok alatt lázba hozta a kétkerekű tábor rajongóit, akik azóta is hevesen vitatkoznak az információ fölött. Leginkább az internetes oldalakon lehet olvasni nem mindig hízogó véleményüket. (A miheztartás végett: csupán csak az egyik „pancsis” oldalra – dőlhet betűs idézeteink innen való – a 114 400-ik hozzászólás került fel a minap...)

De előbb némi történelem.

A Pannonia motorok gyártása 1954-ben kezdődött a csepeli, akkoriban éppen *Rákosi Mátyás* névvel viselő motorkerékpárgyárban. A márkanév egyesek szerint a Csepel Művek egyik technikusától származik, mások úgy tudják, hogy a név *Muskát Jakab*, a műkerékpározás sokszoros bajnoka – aki 1904-ben egy óra alatt 64 kilométert tett meg saját szerkesztésű Pannonia motorkerékpárján – Vörösmarty utcai (később a Podmaniczky utca 19-be költözött) motor- és kerékpárgyára fölött ékeskedett.

Régebben a mindennapoknak sokkal inkább része volt a motor,

mint manapság. Nem luxuscikknek számított, hanem megélhetési eszköznek: a szórakozás mellett ezzel jártak dolgozni az emberek, akár terhet is szállítottak rajta. A motorkerékpár európai aranykora az ötvenes évekre tehető. A lendület 1957–58 táján Nyugat-Európában alábbhagyott, mert egyre többen engedték meg maguknak, hogy gépkocsit vásároljanak. Idehaza ellenkező irányba tartott a történelem: 1975-ben a P20-as és a P21-es nagyon közkedvelt, korszerű és versenyképes műszaki színvonalú motorkerékpár volt. Hogy aztán valójában mi történt, ma már kideríthetetlen. Van, aki szerint akkoriban már Magyarország is eljutott a veszteséges termékek beszüntetésének gondolatáig – amit magam, kortársként, kicsit tamaskodva hallgatok –, mások meg úgy tudják, hogy 1975-ben a KGST-együttműködés leosztásában Magyarország az autóbuzok gyártását kapta feladatul, a motorkerékpárgyártást meg kellett szüntetnünk.

Mi történt, nem tudjuk – mindenesetre térjünk vissza a mába.

Azt gondoltam, valahol az isaszegi csatak színhelyén egy szépen épülő üzemesarnok fogad majd, ahol tervrajzokkal a kezükben loholó mérnökök, esztorgagépűk fölött hűmögő technikusok állnak, s ha

SZÜCS GÁBOR RIPIORTJA  
FOTÓ: KÁLLAI MÁRTON ÉS MTI