



Ahogy látható, a 689 039. motorral, ezzel a csodás P-20-ossal ért véget a csepeli motorgyártás története



A T 5-ös, a szovjet export fenegyereke



Az új álom-Pannonia, egyesek szerint inkább lázalom...

Én örülök annak, hogy megszületett egy új pancsi, még ha alkatrészeinek kis hányada készülne is Magyarországon, mert mindannyian tudjuk, hogy valahol el kell kezdeni, és legalább egy esély van arra, hogy ne csak külföldi gyártmányok futhassanak a magyar utakon. Hogy végre legyen valami, amire büszkének lehetünk majd egyszer! Ne csak ábrándozni kelljen a rég múltból, és mindig csak azt mondogatni, mi lett volna, ha...

AZ ÚJ PANNONIA TL 2007-ben a teljesítmény párosul a klasszikus Pannonia stílusjegyekkel. A könnyen kezelhető kuplung- és fékkarnak köszönhetően a Pannonia TL 2007 tökéletes vezetési élményt kínál motorosának.

Műszaki adatok:

Lökettérfogat: 234,00 cm³
Ütem: 4
Típus: Twin
Teljesítmény: 18,5 LE (13,5 kW)
Forgatónyomaték: 8,00 Nm
Száras tömeg: 132 kg
Ülésmagasság: 755 mm
Tengelytáv: 1425 mm

ni, mert nem felel meg semmilyen szabványnak vagy normának, és amúgy elavult.

- Két motoron dolgozunk. Az egyik, amelyiknek a látványtervét már láthatják, egy, a harmadik évezrednek megfelelő városi motor lesz...

Élég csalós a látványterv, konkrétan szar se látszik belőle, én ennyi alapján nem ítélnék.

- ...a másik viszont az eredeti T5-ös karosszériája, de a fontosabb alkatrészek, a motor, a fék, az erőátvitel, az elektronika ebben is a mai kornak megfelelő színvonalon készül el.

Egy biztos: ha egy távol-keleti vacakra rá merik aggatni a Pannonia logót, nem tartom kizártnak, hogy úgy előnti az agyamat a szar, hogy ha elcsípem egy kiállításán, lefeszgetem róla az emblémát egy csavarhúzóval... Asszem, talán megér ez egy-két nyaklevest a biztonsági őroktól...

- Csak azt tudnám, mi a fenének ez a nagy titkolózás? Hogy nincs egy cím, hogy az állítólag elkészült próbamotor nem látható, hogy nincs egy fénykép se róla, hogy a tervező egy „nagy név”, akinek személye persze titok, hogy a próbautak valahol egy aszfaltozott tanyasi úton zajlanak, hogy a beszállítók címe nem publikus - mire jó ez? Nem pontosan emiatt érezhető ellenállás?

- Szerintem ennek köszönhető a nagy érdeklődés. Nem mondtam, hogy marketinget is tanultam...? De tény, hogy van egy kis üzem, hogy megtaláltuk a magyar gyártókat - a kerékekkel vacakoltunk a legtöbbször -, akik szintén segítenek. Nemcsak a hozzáértésükkel, hanem azzal is, hogy engednek a profitból. Ami mégis nyereségessé teszi majd a Pannoniát, az az, hogy nem kívánunk olyan hasznat realizálni, mint a nagyok, beérjük kicsivel, néhány magyar forinttal is...

Ha rajtatok múlik, soha nem lesz újra Pannonia. Lehet itt pufjolgatni, attól megint nem lesz. Én veszek egyet, az biztos, mert attól lesz. Én rábeszélem a görét, hogy a Suzuki mellett legyünk Pannonia márkaképviselet és szerviz, mert attól is lesz. De ti csak fikázgassatok. Vagy tegyetek keresztbe, ahol tudtok. Vagy öljétek meg őket. Magyarország 2007.

- A TL 2007-esnek nevezett masina most 18,5 lóerőt tud, kellemes, városi motornak ígérkezik. A T5-ös - amelynek a nevébe valószínűleg bekerül egy R betű is, a retro érzést erősíteni - még messze nem tart itt. Hogy mennyibe kerül majd? Árat sem mondok, maradjon ez is titok... De az biztos, hogy ha el is akarjuk adni ezeket, akkor az ázsiai motorok alá kell mennünk. Lehet tehát kalkulálni... Hogy mennyi motort gyártunk majd? Egyelőre évi egy-kétszázat tervezünk, aztán majd meglátjuk.

Vagyis, helyesbítve a bevezetőben leírtakat, üzenem Japánnak: nyugi, egyelőre ne reszkessenek...

A tévedés kockázatával jelentem ki, hogy ez a hír kacsza. 2002 óta dolgozunk a motoron?! Látványterv és félóra alatt összedobott oldalig jutottak?! Jaaaa! Bocs, de mennem kell rajzolni. Holnap benyomom az újságokba a 2007 RIGA 4 látványtervét...

- A nyolcvanas években aztán kezdtek kidobálni a motorokat, a gyönyörű Pannoniákból kerti traktor, fűnyíró lett. Az elsőt 14 évesen vettem ezer forintért, a másodikat, már oldalkocsisat pedig négyezerért. Ez egy mánia lett, amely valahogy egész életemben végigkísért. Bár belekezdtem a közgazdába, de fölőlesgesnek éreztem, elég hamar vállalkozó lettem, kocsmát nyitottam, de az sem érdekelt, csak a motor. Amikor disszidáltam Amerikába, a repülőgépre feladtam a bőröndben meg a kézipoggyászsban egy Pannoniát, hogy ott is velem legyen... Nem mondom, volt is egy kis bombardió; de azért valahogy kijuttottunk...

Ez a Pannonia-téma engem is felizgatott, különösen, mert nemrég tudtam meg sok mindent a kínai motorgyártásról. Ennek és a látványtervnek az összevetéséből arra jutottam, hogy ez bizony nem lehet más, mint egy élelmes paraszt ötlete a kínai szutykok sikeresebb eladására. Kíná-

ban kb. 2000 motorgyár van, ha én megrendelek 100 darabot, és azt kérem, hogy a tankra tegyék oda, hogy ANYÁMLÁBA, akkor azzal fogom megkapni mind a százat!

- Amerikában aztán minden voltam. Festő, burkoló, pizzafutár, közben angolul tanultam, meg marketinget, majd alapítottam egy költöztető céget, vettem két teherautót, aztán meg egy rockrádióval vezettem reggeli műsort...

A világ nem így működik. Minden motorgyártó beszállítóktól veszi meg az alkatrészeit. Ha tényleg magyar a fejlesztés és a gyártás - ahogy ezt állítják -, akkor viszont milliárdokról beszélünk. Képtelenség (sajnos). Hogyan lesz az elkészült termék ára versenyképes például a négy nagy japán gyártó tökéletes, megbízható, profi termékeivel szemben? Arról nem is beszélve, hogy ki fogja megvenni a 40-50 évalkult fanatikusan kívül?

- Kétezer végén jöttem haza, azt hiszem, besokalltam. Öt év melő, szombat-vasárnap nélkül, s bár egész jól ment a szekér - több Harley Davidson is állt a garázsomban -, de itthon például iskolába készült egy kisgyerek, a lányom, gondoltam, megnézem...

- Amikor megjöttem, már akkor gondoltam, hogy motort kellene csinálni. Hogyhogy milyet? Természetesen Pannoniát! Valahogy úgy, ahogy odakint a Discoveryn látható Orange County Choppers csinálja...

Nem azzal van gond, ahogy gyártani akar, hanem amit. És ahogy a hírt veri a mi, aktív pannoniások hátráa kapaszkodva, annyi fáradtságot sem véve, hogy bemutatná, meddig jutott a „sok év alatt”. Gyártson, amennyit akar, csak a hivatás lenne korrekt, és ne mondaná a citromra, hogy magyar narancs. Ez a motor nem emlékeztet a régi típusokra.

- Szóval, megjöttem egy csomó ötlettel. A nagyját szépen ellopták mások, erről meg mindenki le akar beszélni. Végre újra itthon... A sok mindenből maradt egy produkciós iroda és 2002-től a motor. Persze, ha összelapátolnék egy innen-onnan beszerzett darabokból álló motort, az tényleg sokkal egyszerűbb lenne, de akkor mi a fenéért hívnák Pannoniának, ha japán lenne a nagyobb része?

Én a magam részéről minden ilyen gyártás-újraindítási kezdeményezést hülyeségnek tartok, hiszen az eredetit nincs értelme újra gyárta-

belefáradnak a nullszéria gyártásába, új erőt gyűjtve tekintetüket egy emelvényen álló, szépen megvilágított motorra vetik, amelynek oldalán 32 év után ismét ott virít a Pannonia-embléma... Ehelyett Mázló Imrével - aki csak hat évvel született előbb, mint ahogy megszünt a Pannonia gyártása - az orvosgyetem első emeletén berendezett kávéházban találkozom. Miért?

- Részben azért, mert Isaszegen nincs semmi, másrészt pedig azért, mert ez az egyetlen kulturális kávéházlánc az enyém. Pontosabban csak volt az enyém, kiszálltam ebből is, mint minden másból, a Pannonia miatt.

Ki az a Mázló Imre?! Mi a foglalkozása? Mit csinált eddig? Hol a gyár?! Tan a postafiókjában rakja össze az új Pannoniát?

- Hát akkor: mit lehet tudni Mázló Imréről?

- Isaszegiek vagyunk, gyerekkoromban ott mindenkinél volt motorja. Kuga, Verhovina, Csepel, Pannonia, Danuvia, Simson, Jawa - ezekkel jártak. Ha nem látták, felültem rájuk; a lábam nem ért le, de ültem rajta, és becsomagoltam boldogan... Végül a keresztapám megszünt, s nekem adott egy Jawa kismotort.