



A Credo Econell CITY új, 13 méteres változata sok járaton akár csuklós buszokat is kiválthat



Az elővárosi kivitelű Credo Econell 13 modell 49+1 ülő- és 46 állóhelyet kínál



A Credo Optinell 10 kompakt távolsági busz a tavalyi BUSEXPO kiállításon tartotta a premierjét



A 7,5 méter hosszú Isuzu Novo Ultra városközi buszként négy köbméteres csomagteret és 29+1 ülést kínál

BUSEXPO 2017 autóbusz-kiállítás

Jubileum premierekkel

Minden eddiginél nagyobb kereteket öltött az immár ötödik alkalommal megrendezett, így jubileuminak mondható BUSEXPO kiállítás. A zsámbéki driving camp vezetéstechnikai központ területén rekordszámú, közel 2700 látogató összesen 47 kiállító termékeit és szolgáltatásait ismerhette meg, köztük 13 járműkiállító harminc új autóbuszát. Ezek közül több típus is itt tartotta magyarországi premierjét. Természetesen a kiváló állapotú veterán buszok sem hiányoztak a rendezvényről, az egész nap zajló szakmai konferenciákon pedig 270 érdeklődő vett részt.

Szokásához híven idén sem jött újdonság nélkül a BUSEXPO kiállításra a Credo buszokat gyártó Kravtex-Kühne Csoport, sőt, két vadonatúj modellt is hoztak. Ezek egyike a magazinunk májusi lapszámában részletesen bemutatott Credo Econell 13 CiTY alacsonybelépésű városi busz volt, amely 13 méter hosszúsága révén 114+1 fő kapacitásával sok hazai vonalon csuklós buszokat is kiválthat, jóval gazdaságosabb forgalomszervezési alternatívát kínálva. A győri próbaüzem során például 18 méteres csuklós buszt helyettesített

utasleymaradás nélkül. A másik újdonság, a Credo Econell 13 valójában igen hasonló a CiTY modellhez, ám ez kétajtós felépítésével és az állóhelyek rovására több, illetve kényelmesebb ülésével inkább elővárosi használatra ideális. A 49+1 ülő- és 46 állóhelyet kínáló Econell 13 hajtásáról ugyanúgy a 6,7 literes FPT NEF 6 dízelmotor 285 lóerős változata gondoskodik, azonban ZF EcoLife automatikus helyett ZF AS Tronic lite automatizált sebességváltóval. Ezek mellett pedig ott állt a tavaly bemutatott Optinell 10 kompakt távolsági busz is.

A 9,8 méter hosszú, 37+1+1 ülő- és 21 állóhelyet biztosító, emelt padlószintű jármű a 6,7 literes FPT NEF 6 motor 320 lóerős kivitelét kapta, ZF AS Tronic lite automatizált sebességváltóval. Mint megtudtuk, az év vége felé az Inovell helyközi típus 13 méteres változata is bekerül a gyártási programba. A termékválaszték bővülésével a gyártó eladásai is növekedést mutatnak. Tavaly 216 autóbuszt értékesített a Kravtex-Kühne Csoport, és ezt az éves darabszámot idén, illetve a közeljövőben még tovább szeretné növelni.



A 9,5 méteres Isuzu Visigo turistabusz 39 utasának öt köbméteres csomagterét áll a rendelkezésére



Az IVECO Compacto 2 midibuszt a Kapos Járműgyártó Zrt. felépítményezi IVECO Daily 70-es alvázra



Egy cseh gyártó felépítményezte ezt az alacsonybelépésű városi buszt IVECO Daily 70-es alvázra



A kiállításon tartotta magyarországi premierjét a sokoldalúnak és nyereségesnek született IVECO Evadys

Két midibuszt állított ki az **Isuzu** magyarországi hivatalos képviseletét ellátó Anadolu Automobil Rom SRL Importer román cég. Az egyik egy Novo Ultra városközi busz volt, 7,5 méter hosszúsággal, négy köbméteres csomagterrel, 29+1 üléssel, 5,1 literes, 190 lóerős Isuzu dízel-motornal és hatfokozatú kézi sebességváltóval. Ez a típus egyébként turistabusznak is specifikálható. A másik egy Visigo turistabusz volt, 9,5 méter hosszúsággal, öt köbméteres csomagterrel, 39+1+1 üléssel, 6,7 literes, 254 lóerős Cummins dízel-motornal és ZF AS Tronic lite hatfokozatú automatizált sebességváltóval. A típus városközi kivitele középen kétszárnyú ajtóval és kerekesszék-emelővel készül. Mindkét jármű igen népszerű az európai piacon, hazánkban pedig tavaly három Turquoise és két Novo Ultra midibuszt értékesítettek, míg egy üzemeltető idén négy Visigo beszerzését tervezi. Az Isuzu buszokat Magyarországon jelenleg öt márkaszerviz szolgálja ki, azonban az importőr már dolgozik újabb szerződéses partnerek bevonásán, köztük van például a Delta-Truck Kft. is. Az Anadolu Automobil Rom SRL ezenkívül a **Karsan** és a **Temsa** márkák képviseletét is ellátja. Így

egy Karsan Jest minibuszt és egy Karsan Star midibuszt is elhoztak a kiállításra. A Jest alacsonypadlós városi busz csupán 5,85 méter hosszú, ám így is 11 ülő- és 10 állóhelyet kínál, míg orrában egy 2,3 literes, 126 lóerős FPT motor dolgozik. A 8,15 méter hosszú Karsan Star turistabusz pedig 31+1+1 főt szállíthat, akik 4,25 köbméteres csomagterében helyezhetik el poggyászaikat. A járművet 4,5 literes, 186 lóerős FPT motor hajtja hatfokozatú kézi sebességváltón keresztül. A Temsa márkát pedig egy Maraton VIP turistabusz képviselte. A 12,365 méter hosszú, 3,9 méter magas, 12 köbméteres csomagterű, 435 lóerős MX-11 motorral hajtott jármű különlegessége, hogy csupán 41 utasülést kapott, ugyanis 2+1-es elrendezéssel építették be az üléssorokat a nagyobb kényelem érdekében. Ezenkívül WiFi internet-kapcsolatot, bőrkárpitozást, valamint minden fejtámlában kis képernyőt kínál.

Négy busszal érkezett a BUSEXPO kiállításra az **IVECO BUS** márkát hazánkban képviselő DanubeTruck Magyarország Kft. Először is itt tartotta magyarországi premierjét a szlogenje

szerint sokoldalúnak és nyereségesnek született Evadys, amelyet magazinunk tavaly decemberi számában részletesen bemutatunk. A 12,1 méter hosszú bemutatójárműbe 51 ülést szereltek, és egy kerekesszék helyet alakítottak ki a kétszárnyú második ajtó mögött, ahova elektrohidraulikus emelő került. A 6,6 köbméteres csomagterű buszt 8,7 literes, 400 lóerős Cursor 9 Euro VI motor hajtja. Emellett egy zöld városi busz állt, és ez nem csak a színére értendő. Az Urbanway Full Hybrid modell ugyanis soros elvű hibrid hajtáslánc révén tisztán elektromos üzemmódban, azaz csendben és károsanyag-kibocsátás nélkül gurul be a megállóba, majd így is indul el innen. Ez az Arrive&Go funkció automatikusan aktiválódik, amikor a busz sebessége húsz kilométer/óra alá csökken. A mérések szerint a hibrid modellnek 33 százalékkal kisebb a széndioxid-kibocsátása, és negyven százalékkal kisebb a nitrogén-oxid-kibocsátása a dízelekhez képest. A 12 méter hosszú, 113+1 fő kapacitású, alacsonypadlós busz hátuljában egy 6,7 literes, 286 lóerős Tector 7 dízel-motor, valamint egy 175 kilowatt csúcsteljesítményű, 120



Az IVECO Urbanway alacsonypadlós városi busz Full Hybrid, azaz soros hibrid hajtásláncú változatban szerepelt a BUSEXPO-n



A Karsan Jest alacsonypadlós városi busz csak 5,85 méter hosszú, azonban 11 ülő és 10 álló utast szállíthat



A 8,15 méter hosszú Karsan Star turisztabuszban 31+1+1 fő foglalhat helyet, a poggyásztér 4,25 köbméteres



Budapesten és környékén több mint száz ilyen MAN Lion's City alacsonypadlós városi busz teljesít szolgálatot nap mint nap a BKV színeiben

kilowatt normál teljesítményű, aszinkron villanymotor dolgozik. A tetőre pedig egy 11 kilowattóra kapacitású lítiumion-akkumulátor került. Ezenkívül a vezetés-technikai pályán két midibusz körözött. A Compacto 2 típust a Kapos Járműgyártó Zrt. készíti IVECO Daily 70-es alvázra, 170 lóerős motorral és opcióként Hi-Matic automatikus sebességváltóval. A harmincfős, turista kivitelű midibusz a belső csomagtartó polcokkal együtt összesen négy köbméternyi poggyászt fogadhat be, az utasok kényelméről pedig LCD-monitorok, DVD-lejátszó, WiFi, légkondicionáló és álló helyzetű fűtés gondoskodik. A másik midibuszt is ugyanilyen alvázra készítették, ám ezt egy cseh gyártó felépítményezte alacsonybelépésű városi busznak. A jármű összesen 26 álló- és 18 ülőhelyet kínál, a hátsó ajtónál rámpa segíti a kerekesszékes utas beszállását, a számára kialakított peronon pedig négy ülés felhajtható. Végül a sajtótájékoztatón az is elhangzott, hogy a kortrijkai Busworld kiállításra egy jelentős újdonsággal készül az IVECO BUS.

Immár hagyományosan az **MAN Kamion és Busz Kereskedelmi**

Kft. jelent meg a legnagyobb és leg-színvonalasabb standdal a BUSEXPO kiállításon. A középpontban az új generációs **NEOPLAN** Tourliner háromtengelyes változata állt, amely itt tartotta a világpremierjét, vagyis itt mutatkozott be először a nagyközönség előtt haszonjármű-kiállítás keretében. A gyári bemutatójármű oldalán egy táblára szabadon felírhatták a vendégek, hogy mit gondolnak a buszról, és bizony a nap végére sok elismerő, illetve kedves vélemény díszítette a turisztabuszt. Főleg az után, hogy Keszthelyi Vivien autóversenyzővel a volán mögött sokan menet közben is kipróbálhatták az új kivitelű vezetés-technikai pályán. A 13,913 méter hosszú, 3,8 méter magas buszba akár 63+1+1 ülés is beépíthető, csomagtere pedig 11,4 köbméteres is lehet. A bemutatójárműbe ritkított kiosztással 54+1+1 ülés került, valamint WC-vel és minikonyhával is felszerelték. A 12,4 literes, D26-os motor 460 lóerős kivitelét kapta, de rendelhető 500 lóerős teljesítménnyel is. Az utasok kényelmét USB-csatlakozók, LED-es világítás, WiFi internet-hozzáférés és 230 voltos

csatlakozók szolgálják, míg a hatékony üzemelésről a domborzathoz előrelátóan igazodó EfficientCruise hajtáslánc-vezérlés gondoskodik. Ezenkívül egy MAN Lion's City városi buszt is megtekinthettek a látogatók a standon, habár a Budapesten és környékén lakóknak ez mindennapos látvány az utakon, hiszen több mint száz ilyen busz üzemel a VT-Arriva Kft. flottájában a BKV járatain. A távolsági buszok értékesítését tekintve idén az MAN Lion's Coach eladásai csak toporognak az új NEOPLAN Tourliner miatt, amelyből már négyet átadtak az első hónapokban, és további megrendelések is érkeztek már. Ősszel azonban a Busworld kiállításon az új Lion's Coach is bemutatkozik.

Idén csak egy **Mercedes-Benz** buszt hozott el Zsámbékra az EvoBus Hungária Kft., ám ez egy fontos újdonság volt, a magazinunk tavaly novemberi számában bemutatott, új generációs Conecto. A Citaro 2 padlólemeze épülő típus dízelmotorral és sűrített földgázzal (CNG) üzemelő erőforrással is készül, háromajtós szóló vagy négy-



Az új generációs Mercedes-Benz Conecto a BUSEXPO-n tartotta magyarországi premierjét



A kompozit karosszériás Modulo midibusz immár sűrített földgázzal (CNG) üzemelő változatban is elérhető



Ilyen tisztán elektromos hajtású Modulo midibuszok közlekednek Budapest utcáin, mégpedig húsz példány



A BUSEXPO-n mutatkozott be először a nagyközönség számára az új generációs NEOPLAN Tourliner háromtengelyes változata

ajtós csuklós változatban, sőt, a fékezési energia egy részét visszanyerő rekupe-rációs modul is rendelhető a járműbe. A kiállított gyári bemutatóbusz már a BKV-nál is teljesített próbaüzemet. A 7,7 literes, 300 lóerős OM 936 dízelmo-torral és Voith DIWA.6 négyfokozatú automatikus sebességváltóval hajtott, 12,134 méter hosszú, 3,12 méter magas, alacsonypadlós modell 26 ülő- és het-ven állóhelyet nyújt. Az utastér belma-gassága 2,31 méter, és a jármű többek között elektromosan fűthető szélvédőt, FleetBoard Bus flottairányító rendszert, mikrofont, valamint LED-es belső vi-lágítást kapott. Már most megtudtuk, hogy a kortrijki Busworld kiállításon tartja világpremierjét a Citaro Hybrid, valamint az új Turismo. Az ügyfelek már várják a népszerű távolsági típus új generációját, legalábbis a piacon most ez érződik, mivel idén csak négy Turismo talált gazdára hazánkban. Fontos hír, hogy a Mercedes-Benz szál-lítja majd az alvázakat a Debrecenben készülő új magyar autóbuszokhoz az Inter Traction Electrics Kft. számára. Ezek a megbízható, OC 500 LE típusú önjáró buszalvázak OM 936 dízelmo-

tort tartalmaznak, amely 210 vagy 260 kilowatt teljesítményű lehet, ehhez pe-dig ZF EcoLife automatikus sebesség-váltó csatlakozik.

Ezúttal az Ikarus Egyedi Autóbusz Gyártó Kft. égisze alatt jelentek meg az eredetileg evopro **Modulo** néven meg-ismert, kompozit karosszériás midibuszok a BUSEXPO kiállításon. A fejlesztő továbbra is az evopro, ám a gyártást a megszűnt MABI-BUS Kft. helyett az Ikarus Egyedi Autóbusz Gyártó Kft. végzi. Persze ez leginkább csak névvál-tozást jelent, hiszen a buszokat ugyan-úgy az Újszász utcai üzemből szerelik össze. A gyártó kínálatában szereplő acélvázak, szélvédő, illetve csuklós Modulo buszok ezúttal nem képviseltették ma-gukat a kiállításon, a kompozit karosszériás midibuszokból viszont kettőt is megtekinthettek a látogatók. Egyrészt a budapesti forgalomból ismerős, tisztán elektromos hajtású változatot, amely egyébként nemrég első elektromos buszként szelte át Észak-Amerikát, és már több magyar városban is sikeresen teljesített teszttüzemeléseket. A jármű öt akkumulátorcsomagjával össze-

sen 142 kilowattóra kapacitást kínál, amellyel városi forgalomban akár 250 kilométert is megtehet. A nyolc méter hosszú, 53 férőhelyes (ebből 19 ülőhely) midibuszt 160 kilowatt teljesítményű, 1000 newtonméter nyomatókú vil-lanymotor hajtja. A másik kiállított Modulo egy modullal hosszabb, azaz 9,5 méteres volt, hátuljába pedig egy 5,98 literes, 210 lóerős, 780 newtonmé-ter legnagyobb nyomatókú Cummins gázmotort (CNG) építettek. A 3-as típusú, azaz alumínium belsőtestből és kompozit külső héjből álló palackok közül kettőt-kettőt a tengelyek közé, az ülések alá építettek be, egyet pedig a motortér felett helyeztek el. Így ezek összkapacitása meghaladja a száz ki-logrammot, ami 440-460 kilométeres hatótávolságot biztosít. A Modulo midibuszok egyik újdonsága, hogy a padló immár nem rétegelt farostlemezből készül, hanem egyszerűen csak a kompozittestre fűznek kopásálló, csú-szágátló és égésálló festéket, amivel a járművek tömege, illetve gyártási költsége is csökkent. A tervek szerint pedig hamarosan egy önjáró trolibuszt is bemutat a gyártó.



A Scania OmniExpress utódja, az Interlink sokkal jobban illeszkedik a márka formai arculatába



Megtört a jég, átadták hazánk első újonnan forgalomba helyezett, nem emeletes Setra TopClass autóbuszát, egy S 516 HDH modellel



A Temsa egy nagyon jól felszerelt, exkluzív kivitelű, 2+1-es üléselrendezésű Maraton VIP modellel érkezett a kiállításra



Pontosan ezt a VDL Futura FDD2-141 emeletes tesztbuszt próbáltuk ki tavaly Hollandiában, amelyről novemberi lapszámunkban részletesen beszámoltunk

Egyetlen autóbusszal vett részt a BUSEXPO 2017 kiállításon a **Scania Hungária Kft.**, mégpedig egy Interlink HD távolsági modellel. A 13 méter hosszú, kéttengelyes, 3,66 méter magas járműbe nagy ülésközökkel 51 utasülés került, hajtásáról pedig a 13 literes, „csak SCR”-es, ezáltal nagyon hatékony dízelmotor 410 lóerős változata, illetve a 12 fokozatú Opticruise automatizált sebességváltó gondoskodik. A rozsdamentes acél vázszerkezettel készülő Interlink buszokat a Scania finnországi gyárában építik, és a típus sűrített földgázzal (CNG) üzemelő, 280 vagy 320 lóerős motorral is rendelhető. A svéd gyártó termékínálatában újdonságnak számít, hogy a Citywide Low Entry M3/2 kategóriájú modellek alumínium helyett acél vázszerkezettel készülnek, ugyanis az év második felétől ebben a kategóriában is életbe lép az ENSZ-EGB 66.02. sz. rendelet. Továbbá a Scania Hungária Kft. autóbusszos üzletága már most eredményesebb hónapokat tudhat maga mögött, mint az egész tavalyi év volt, hiszen már hét új és egy használt buszt értékesített. Az új járművek megoszlása négy Touring és három Irizar i6S volt.

Ezúttal egyik ügyfelének új **Setra** autóbuszát állította ki az EvoBus Hungária Kft. az ulmi márka képviseletében, ám ez az S 516 HDH modell felért egy gyári bemutatójárművel is, sőt. Egyrészt ez az első újonnan forgalomba helyezett TopClass busz hazánkban, leszámítva az emeletes kiviteket, másrészt szinte minden extrafelszerelést megkapott a 13,2 méteres, háromtengelyes, 48+1+1 üléses, 510 lóerős jármű. A részben bőrkárpitozott Ambassador üléseihez 230 voltos csatlakozók tartoznak, és még a fej feletti szervizpaneljei között is varrott bőrbetétek díszítik elegáns utasterét, amelyet WiFi internet-hozzáféréshez is előkészítettek. A LED-es fényszórókkal ellátott jármű DuraBright könnyűfém keréktárcsákat és az Actros tehergépkocsikéhoz hasonló, LCD-kijelzős, menürendszeres kártyakulcsot kapott. A Setra egyébként hazánkban már most rekordszintű értékesítést ért el a 2017-es évre, ugyanis tíz új buszt adott át ügyfeleinek. Kortrijkben pedig a Busworld kiállításon érdeklik a TopClass 500 emeletes modell.

Két különleges távolsági buszt hozott el Zsámbékra a **VDL Bus & Coach**, ame-

lyek az Európa-szerte népszerű Futura típus méretválasztékának két végétét képviselték. Az egyik ugyanis a tavalyi IAA haszonjármű-kiállításon bemutatott és magazinunk januári számában ismertetett Futura FHD2-106, azaz 10,6 méteres VIP klubbusz volt, amely a BUSEXPO-n tartotta magyarországi premierjét. A 37+1+1 üléses, öt köbméteres csomagterű buszba a PACCAR MX-11 motor 435 lóerős változatát szerelték be, ZF AS Tronic automatizált sebességváltóval társítva. A másik pedig a tavaly novemberi lapszámunkban a hollandiai menetpróba kapcsán bemutatott Futura FDD2-141 emeletes busz volt, amely nagyon jó fogadtatásra talált az európai piacon, így a gyártónak már az év végéig megtelt a rendelési könyve erre a modellre. Ezenkívül Amszterdam száz elektromos Citea városi buszt rendelt, így a VDL Európában már piacvezetőnek számít az elektromos buszok szegmensében. A kortrijkji Busworld kiállításon ismét egy újdonsággal érkezik majd a holland gyártó, ám ezt még titok övezi.

Csúcstermékeket hozott a **Volvo Hungária Kft.** is a BUSEXPO kiállításon,



A VDL Futura legkisebb változatát, a 10,6 méteres FHD2-106 VIP klubbuszt a tavalyi hannoveri IAA-n mutatták be először



A Volvo 9900 egyik különlegessége a színházpadlós, azaz hátrafelé emelkedő padlójú utastér



Számos különleges extrafelszereléssel ellátták ezt a Volvo 9900 6x2 osztrák bemutatóbuszt



A ZF legújabb automatizált sebességváltója, az AS Tronicot leváltó TraXon a jövő évtől az autóbuszokban is megjelenik

mégpedig két exkluzív 9900-as, 6x2-es turistabuszt. Az egyik egy osztrák bemutatóbusz volt, ennek megfelelően szinte minden létező biztonsági és kényelmi extrával, illetve vezetéstámogató rendszerrel felszerelve. A 13,05 méter hosszú, 3,74 méter magas, négycsillagos minősítés mellett is 49+1+1 fős, kilenc köbméteres csomagterű turistabuszba a 11 literes dízelmotor 460 lóerős változata került a 12 fokozatú I-Shift automatizált sebességváltóval társítva. A járművet a bi-xenonfényezés, az elektrohidraulikus rásegítésű Volvo Dinamikus Kormányzás és a vezetési stílust kiértékelő I-Coaching rendszer mellett az Axion AV S360° körkörös látóterű kamerarendszerrel is ellátták, amely az A-oszlopra szerelt függőleges képernyőjén tökéletes körkörös kilátást nyújt, valamint segítségével a vezető folyamatosan ráláthat a holtterben tartózkodó járművekre, illetve a közlekedés védtelemesebb résztveőire. Az utasok kényelméről részben bőrkárpitozású Volvo Comfort Level 4 utasülések, LED-es olvasólámpák, kék hangulatvilágítás, 32 kilowattos légkondicionáló berendezés, hűtő, kávéfőző, WC, Bosch Professional

multimédiás szórakoztatórendszer, USB-csatlakozók, 230 voltos csatlakozók és Wi-Fi internet-hozzáférés gondoskodik. A busz egyik további különlegessége a járműmosó-berendezés tömlődobbal, kefékkel és lehúzóval, amely megkönnyíti a busz „út közbeni” mosását, így a jármű mindig kifogástalan külsővel jelenhet meg. A százliteres kiegészítő víztartály és a nagy teljesítményű szivattyú a hátsó tengely felett helyezkedik el. Ezenkívül a Volvo tesztel egy új rendszert, amely egy háromezer wattos, váltakozó áramú inverteres töltőt és egy lítiumion-akkumulátort tartalmaz. Ez mind a 24, mind pedig a 230 voltos készülékeket táplálhatja, így a várakozási idő alatt számos mellékfogyasztó, például hűtőszekrény, rádió vagy videoberendezés, hosszabb időn át is működtethető anélkül, hogy a motort jártni kellene. A kiegészítő akkumulátor feltöltése a normál generátoron, a 230 voltos hálózatról vagy újdonságként a jármű tetején elhelyezett fotovoltikus elemeken keresztül is lehetséges. Az osztrák bemutatóbuszhoz nagyon hasonló felszereltségű a másik kiállított 9900-as is, amelyet azóta már egy magyar üzemeltető használ. Idén

eddig három 9700-as modellt értékesített a Volvo Hungária Kft., valamint a Volánbusznak átadtak 160 használt, 6-8 éves 7700-as szóló, 7700-as csuklós, 8700-as szóló és 8500-as szóló, háromtengelyes buszt.

Nem hiányzott a kiállításról a ZF bemutatóteremnek és tárgyalónak berendezett szerelvénye sem, amellyel a márkát hazánkban képviselő Protruck Kft. jelent meg. A cég tavaly növelni tudta árbevételét a 2015-ös évhez képest, idén pedig további fejlődést vetít előre, hogy az Ikarus Egyedi Autóbusz Gyártó Kft. által gyártott buszokhoz jelentős mértékben szállítanak részegységeket. A ZF tekintetében fontos újdonság, hogy már Magyarországon is futnak tehergépkocsik a TraXon moduláris automatizált sebességváltóval, hamarosan pedig az autóbuszokban is felváltja az AS Tronic váltókat a TraXon. A Protruck Kft. teljes mértékben felkészült már ezek szerviztámogatására. A ZF kapcsán még fontos megemlíteni, hogy Egerben épül egy új üzem, ahol a nyolcfokozatú automatikus sebességváltókat gyártják majd.

Chilkó Szabolcs