

WYSOKIE OBROTY

Piątek, 23 lutego 2024

Redaktor prowadzący: Artur Brzozowski

Sławomir Szymański

Samochodów kupujemy coraz więcej. W ubiegłym roku liczba rejestracji aut w Polsce wzrosła o 14 proc. w porównaniu do 2022 roku (dane pochodzą z CEPiK). Przy czym dwa na trzy nowo rejestrowane pojazdy to samochody używane w kraju – prawie 25 proc. pochodziło z importu (czyli były pierwszy raz rejestrowane w Polsce), a tylko 14 proc. to auta nowe (czyli takie, które były kupowane przez pierwszego właściciela). Podobnie wyglądało to rok wcześniej.

Co się sprzedaje w salonach

W ubiegłym roku zarejestrowano w Polsce 471 tys. nowych samochodów osobowych – to o 13 proc. więcej niż rok wcześniej (540 tys. łącznie z dostawczymi do 3,5 tony). Przy czym, na nowe auta decydowały się zdecydowanie częściej firmy niż indywidualni użytkownicy. Zarejestrowały w ubiegłym roku mniej więcej 7 na 10 takich samochodów. Podobnie było w 2022 roku.

Jakie modele cieszą się największym wzięciem właśnie na rynku pierwotnym? Numer jeden to toyota corolla. W ubiegłym roku sprzedano prawie 27 tys. sztuk tego modelu, ponad 25 proc. więcej niż rok wcześniej. Na drugim miejscu znalazła się skoda octavia, która sprzedawała się prawie w 16 tys. egzemplarzy. Czyli różnica między tymi modelami jest ogromna. Trzecie miejsce to znów toyota – model yaris (ok. 13,5 tys. sztuk). Na kolejnych miejscach znalazły się toyota yaris cross, kia sportage, hyundai tucson, toyota C-HR, dacia duster, toyota RAV4 oraz volkswagen T-Roc.

Nie dziwi więc, że w rankingu marek też najlepsza była Toyota, za nią uplasowała się Skoda, dalej Kia, Volkswagen i Hyundai. To pierwsza piątka. A na przykład na 10. miejscu znalazła się Dacia (rok wcześniej była ósma), która do niedawna uchodziła za wschodzącą gwiazdę.

Zapytaliśmy kilku dilerów, jakie auta cieszą się największą popularnością wśród kupujących. W salonie Mazda Jaremkowrocław najlepiej sprzedają się modele CX-5 oraz CX-60.

– Klienci szukają głównie nowoczesnych, rodzinnych, ale też atrakcyjnie wyglądających SUV-ów. Wyniki sprzedaży Mazdy za ubiegły rok udowadniają, że klienci bardzo lubią naszą markę. W Polsce sprzedaliśmy ponad 53 proc. więcej samochodów niż w 2022 roku – mówi Sergiusz Damasiewicz, specjalista ds. sprzedaży z salonu Mazda Jaremkowrocław.

W salonie FordStore Germaz szczególną popularnością cieszą się auta typu SUV, takie jak puma i kuga. Piotr Kowalczyk, kierownik działu sprzedaży samochodów osobowych tego dilerza: – W ostatnich 2–3 latach obserwujemy całkowite przekierowanie potrzeb klientów na auta typu SUV. Ta tendencja wynika z kilku czynników. Po pierwsze, SUV-y oferują większą przestrzeń i komfort. Po drugie, wyższa pozycja za kierownicą zapewnia lepszą widoczność i poczucie bezpieczeństwa. Dodatkowo, SUV-y są postrzegane jako bardziej wszechstronne, zdolne do radzenia sobie zarówno z miejskimi wyzwaniami, jak i lżejszym terenem, co przyciąga klientów poszukujących uniwersalnych rozwiązań motoryzacyjnych. Nasze modele – kuga oraz puma – idealnie wpisują się w te potrzeby, oferując dodatkowo ekonomiczne i dynamiczne silniki – opowiada.

A Volvo?

– W ostatnich latach w salonach Volvo V-Motors największą popularnością cieszy-



• W ubiegłym roku zarejestrowano w Polsce 471 tys. nowych samochodów osobowych

FOT. SHUTTERSTOCK

Motoryzacja

Polacy kupują coraz więcej samochodów

W ubiegłym roku zarejestrowano w Polsce ponad 3,27 mln samochodów – w większości były to auta używane. Nowych samochodów osobowych zarejestrowano 471 tys., czyli o 13 proc. więcej niż rok wcześniej.

ły się modele XC60 i XC40. Odnotowujemy wzrost zainteresowania pojazdami z napędami alternatywnymi – mówi Przemysław Buszko, przedstawiciel tego dilerza.

Sprzedaż samochodów w Polsce w 2024 roku

– Jeżeli popyt utrzyma się na poziomie, jaki obserwujemy na rynku w tej chwili, to w 2024 roku sprzedaż nowych aut może być zbliżona do roku 2019, kiedy zarejestrowano w Polsce rekordową liczbę ponad 625 tys. samochodów osobowych i dostawczych do 3,5 t – przewiduje Michał Knitter, wiceprezes Carsmile.

Na początku roku prowadzono, tradycyjnie, wyprzedaż poprzedniego rocznika. I widać było, że zapasy niesprzedanych pojazdów są duże.

– Jeżeli nie wydarzy się nic nieprzewidzianego, zwłaszcza w polityce międzynarodowej, gdzie mamy obecnie kilka ognisk zapalnych mogących spowodować ponowne ograniczenia w produkcji podzespołów, spodziewam się utrzymania agresywnej polityki rabatowej przez marki samo-

chodowe przynajmniej w pierwszej połowie 2024 roku. Dzięki temu nabywcy będą mieć odczucie, że po kilku latach znaczących podwyżek ceny aut przestały rosnąć – mówi Knitter.

Rynek wtórny

Spójrzmy jeszcze na rynek aut używanych. Co się tam pojawia? Z danych serwisu Otomoto wynika, że samochody kosztujące więcej niż 50 tys. zł stanowiły ok. 47 proc. ogłoszeń. Co trzecie auto – ze wszystkich wystawianych w tym serwisie na sprzedaż – miało cenę w przedziale 20–50 tys. zł. I jeszcze jedna ciekawa obserwacja: ofert sprzedaży samochodów kosztujących powyżej 100 tys. zł było mniej niż takich najtańszych, kosztujących do 20 tys. zł.

Serwis policzył też, jakie typy napędu cieszą się największym wzięciem na rynku wtórnym. W większości wystawiano na sprzedaż benzyniaki (53 proc., brano pod uwagę średnią dzienną liczbę ogłoszeń), na drugim miejscu znalazły się pojazdy z silnikiem Diesla (41 proc.). Hybryd i elektryków były śladowe ilości (odpowiednio 4 oraz 2 proc.).

Na Dolnym Śląsku średnia cena samochodu używanego wynosiła w ubiegłym roku prawie 49 tys. zł. Podobnie w innych zachodnich województwach. Około 10 tys. zł więcej na auto z drugiej ręki wydawali mieszkańcy Mazowsza i województwa podlaskiego, a niewiele mniej Małopolsanie.

Z danych Otomoto wynika, że na Dolnym Śląsku najczęściej wystawiono samochody marek: Volkswagen, Ford, BMW, Audi i Opel. Jeśli chodzi o konkretne modele, to w pierwszej piątce znalazły się: audi A4, volkswagen golf, opel astra, bmw serii 3 oraz skoda octavia.

Co ciekawe, aż 20 proc. wystawionych w tym serwisie samochodów (cały czas mówimy o Dolnym Śląsku) miało 17 lub więcej lat. Tylko 10 proc. miało 3–4 lata, a najmłodszych aut, w przedziale 0–2 lata, było 7 proc.

Co z autami używanymi

W 2023 roku wzrosła sprzedaż samochodów używanych (w porównaniu do 2022 roku). Czy tak będzie dalej?

– Spodziewam się, że w roku 2024 ta tendencja będzie kontynuowana ze względu na poprawę sytuacji gospodarczej, większą siłę nabywczą konsumentów oraz wzrost dostępności finansowania w postaci kredytów lub pożyczek dla kupujących auta używane – ocenia Michał Knitter.

Poza tym, im więcej zostanie sprzedanych aut nowych, tym więcej używanych trafi na rynek wtórny. ●

Motoryzacja

Czy przyszłość będzie należała do samochodów elektrycznych?

W ofercie producentów pojawia się coraz więcej elektryków i coraz więcej takich aut jeździ po naszych drogach. Tylko infrastruktura do ładowania takich pojazdów rozwija się zdecydowanie za wolno.

Sławomir Szymański

To pewnie kwestia gustu, ale dla mnie jazda elektrykiem ma sporo zalet. Przede wszystkim taki silnik zapewnia dynamikę i kulturę pracy na dużo wyższym poziomie niż silniki spalinowe. Owszem, lubię też konwencjonalne samochody z manualną skrzynią biegów, jestem do nich przyzwyczajony. Ale na dłuższą metę elektrykiem jeździ się po prostu wygodniej i przyjemniej. I taniej (mowa tylko o kosztach eksploatacji, bo ceny nowych elektryków nadal są wysokie, a na rynku wtórnym jest ich jeszcze bardzo mało). Do tego dochodzi świadomość, że auto nie emituje spalin.

W oczach wielu te zalety blakną, gdy pomyślimy o praktycznej stronie posiadania takiego samochodu. Czy dojadę nim z Wrocławia nad morze za jednym razem? Gdzie znajdę ładowarkę i ile czasu potrwa ładowanie? Takie pytania są mocno uzasadnione.

Mówimy oczywiście o pojazdach w pełni elektrycznych (BEV), nie o hybrydach typu plug-in (PHEV). Te drugie potrafią świetnie sprawdzać się w ruchu miejskim. Możliwość przejechania kilkudziesięciu kilometrów dziennie na silniku elektrycznym zwykle wystarcza. Na dłuższych trasach jest pod ręką napęd spalinowy, który zapewnia przewidywalność w podróży.

Infrastruktura to podstawa

Pojazdy typu BEV takiego napędu nie mają. Jest tylko bateria. Stosunkowo niewielki zasięg w połączeniu z niewielką liczbą ładowarek wiele osób skutecznie odstrasza od stuprocentowych elektryków. Jeszcze do niedawna ta infrastruktura w naszym kraju była naprawdę rachityczna. Dziś wygląda już lepiej, choć nadal trudno powiedzieć, że jest rozwinięta.

Z danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA) wynika, że pod koniec ubiegłego roku działało w naszym kraju trochę ponad 5,9 tys. ogólnodostępnych punktów ładowania. To nadal nie jest dużo. A na pewno za mało, żeby „wtyczkowitzem” poruszać się po kraju tak samo swobodnie jak samochodem z silnikiem spalinowym.

Ważny jest fakt, że w grudniu 2023 r. ładowarek było o 37 proc. więcej niż rok wcześniej. To wyraźny postęp, przynajmniej patrząc na same liczby. Ale one mogą nieco mylić. Jak zauważa PSPA, w latach 2019-2023 przyrost sieci ogólnodostępnych ładowarek w naszym kraju osiągnął poziom prawie 200 proc. Imponujące tempo? Niekoniecznie, jeśli wziąć pod uwagę, że był ponad czterokrotnie mniejszy niż wzrost liczby samochodów z napędem elektrycznym w tym samym okresie.

Jeszcze pod koniec 2019 r. na jeden ogólnodostępny punkt ładowania w Polsce przypadało mniej więcej 9 samochodów z napędem elektrycznym (łącznie z hybrydami typu plug-in). Teraz już prawie 18.

Ma być więcej ładowarek

Jednak infrastruktury do ładowania aut elektrycznych powinno być coraz więcej. Do przyspieszenia jej rozwoju dopinają przyjęte niedawno regulacje unijne. Mowa przede wszystkim o rozporządzeniu ws. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (czyli AFIR). Zgodnie z nim już od 2025 r. wzdłuż głównych autostrad UE muszą działać huby ładowania o mocy co najmniej 400 kW. Co ważne, powinny być rozmieszczone maksymalnie co 60 km.



• Pod koniec 2023 roku działało w Polsce ponad 5,9 tys. punktów ładowania

FOT. SHUTTERSTOCK

Od 2027 r. przynajmniej 50 proc. tzw. autostrad drugorzędnych ma mieć takie huby też co 60 km, tyle że o mocy minimum 300 kW.

Jeszcze inny przykład: już od 1 stycznia 2025 ry. każdy budynek użyteczności publicznej z parkingiem na więcej niż 20 pojazdów będzie musiał zostać wyposażony w co najmniej jedną stację ładowania. To dotyczy też dyskontów i hipermarketów. Można sobie wyobrazić: ty robisz zakupy, a twój samochód się ładuje. A Gdynia jako pierwsze miasto w Polsce testuje ładowanie samochodów elektrycznych z latarni. Czyli ty jesteś w domu, a twoje auto przez noc nabiera mocy. Gdyby takie rozwiązanie się przyjęło, byłby to dodatkowy argument za posiadaniem „wtyczkowitzu”.

Biurokracja tłumi elektryfikację

Czy jednak naprawdę można liczyć na przyspieszenie z budową ładowarek? PSPA zwraca uwagę na fakt, że uruchamianie szybkiej (DC) stacji ładowania w Polsce może trwać nawet 3 lata. I jest to najgorszy wynik w Europie. Dlaczego tak się dzieje? Wszystko przez przewlekłe procedury przyłączeniowe stacji ładowania do sieci elektroenergetycznej. Biurokracja nie nadąża za elektryfikacją.

Sytuacja wygląda więc tak, że chętnych do korzystania z ładowarek nadal będzie przybywać szybciej niż samych ładowarek. W ubiegłym roku zarejestrowano w Polsce 20 tys. nowych samochodów całkowicie elektrycznych (łącznie osobowych i użytkowych). Ładowarek przybyło w tym czasie ok. 1,5 tys. Dysproporcja jest znaczna.

– W kolejnych miesiącach niekorzystny trend będzie kontynuowany, co tworzy poważne ryzyko w dwóch płaszczyznach. Z jednej strony to ryzyko rynkowe – już niedługo infrastruktura ładowania może ulec przeciążeniu, zwłaszcza w kluczowych lokalizacjach o dużym natężeniu ruchu mogą zacząć tworzyć się kolejki. Taki stan rzeczy negatywnie wpłynie na decyzje zakupowe wielu potencjalnych nabywców EV. Z drugiej strony to ryzyko polityczne, związane z rozporządzeniem AFIR, które zobowiązuje państwa członkowskie do dostosowania łącznej mocy stacji ładowania na każdy zarejestrowany, osobowy lub dostawczy BEV (1,3 kW) oraz PHEV (0,8 kW). A już do 2025 r. łączna moc

stacji powinna wzrosnąć ponaddwukrotnie względem chwili obecnej. W aktualnym stanie regulacyjnym nie ma na to szans, mimo że operatorzy są gotowi, aby wdrażać inwestycje korespondujące z wymogami AFIR – mówi Aleksander Rajch, członek zarządu PSPA, cytowany w informacji prasowej.

Z ładowaniem elektryków będzie jednak coraz łatwiej. Są prognozy, że pod koniec tego roku ładowarek będzie w naszym kraju już 10 tys.

Elektryków u nas nie za wiele

Z danych dostępnych w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) wynika, że pod koniec stycznia tego roku w Polsce było prawie 60 tys. zarejestrowanych samochodów osobowych i użytkowych (do 3,5 tony) typu BEV, czyli całkowicie elektrycznych. Czy to dużo? Trzeba to porównać do nasycenia elektrykami w innych krajach.

– Mimo wzrostów udział samochodów całkowicie elektrycznych na polskim rynku wciąż jest ponad czterokrotnie niższy względem średniej unijnej. Nie jesteśmy na ostatnim miejscu w Unii, ponieważ słabszy wynik odnotowano w 3 państwach członkowskich (w Chorwacji, Czechach i na Słowacji), ale od liderów regionu CEE dzieli nas bardzo duży dystans. Dość powiedzieć, że udział BEV w Rumuni wynosi niemal 11 proc., a w Słowenii prawie 9 proc. W obu tych państwach system wsparcia nabywców osobowych pojazdów elektrycznych jest skuteczniejszy niż w Polsce (w Rumunii maksymalna wysokość dotacji może wynieść nawet 50 tys. zł), a przede wszystkim – został wprowadzony znacznie wcześniej – mówi Jan Wiśniewski, dyrektor Centrum Badań i Analiz PSPA.

Oferta aut elektrycznych i hybrydowych

Jest coraz bardziej rozbudowana. To pokazuje, że producenci widzą w elektrykach przyszłość. Przyjrzyjmy się kilku markom, np. oferta salonu Mazda Jaremkó Wrocław obejmuje zarówno pojazdy elektryczne, jak i hybrydy plug-in.

– W pełni elektryczna Mazda MX-30 jest wyposażona w innowacyjny silnik elektryczny e-Skyactiv. Lekki akumulator litowo-jo-

nowy został zaprojektowany tak, aby uzyskać niemal idealny rozkład masy, zapewniając optymalną dynamikę. Ładowanie od 20 proc. do 80 proc. całkowitej pojemności baterii zajmuje przy użyciu tzw. szybkiej stacji zaledwie 25 minut. W ofercie naszego salonu występują dwie hybrydy plug-in – CX-60 PHEV oraz MX-30 R-EV. Wymienione modele można ładować przy pomocy domowej ładowarki naściennej, publicznej stacji ładowania, a nawet zwykłego gniazdka – opowiada Sergiusz Damasiewicz, przedstawiciel tego salonu.

Ford planuje, że do 2035 r. wszystkie jego samochody sprzedawane w Europie będą w pełni elektryczne. Na razie w ofercie jest też sporo pojazdów z napędem hybrydowym.

– Oferta elektryczna i hybrydowa Forda obejmuje modele takie jak Kuga Plug-In Hybrid, który może przejechać do 88 km na energii elektrycznej, oraz w pełni elektryczny Mustang Mach-E z zasięgiem do 600 km na pełnym ładowaniu. Te pojazdy oferują niskie koszty eksploatacji i są bezemisyjne. Ford w swojej ofercie hybrydowej proponuje modele takie jak Puma i Focus, które oferują doskonałą równowagę między wydajnością a ekologicznością. E-Transit to w pełni elektryczny model dostawczy, zapewnia zasięg do 309 km. Nowością w 2024 r. będzie natomiast Explorer EV, który stanowi elektryczną wersję popularnego SUV-a, obiecując nową erę w elektryfikacji marki – mówi Piotr Kowalczyk, kierownik działu sprzedaży aut osobowych FordStore.

Hyundai w 2024 r. rozszerza swoją ofertę pojazdów elektrycznych, hybrydowych i typu plug-in, wprowadzając nowe modele i ulepszając istniejące.

– Wśród elektrycznych znajdziemy Ioniq 5, cieszący się dużym zainteresowaniem dzięki innowacyjnemu designowi i zasięgowi do 480 km. Hybrydowe i plug-in hybrydowe wersje popularnych modeli, takich jak Kona i Tucson, oferują zarówno wydajność paliwową, jak i redukcję emisji CO₂, stanowiąc idealne rozwiązanie dla osób szukających bardziej ekologicznych opcji, bez kompromisów w zakresie wydajności i komfortu użytkowania – zaznacza Marcin Grodzicki, dyrektor salonu wielomarkowego Hyundai Germal.

Wiele modeli zelektryfikowanych ma też Volvo.

– Oferta pojazdów elektrycznych i hybrydowych w Volvo V-Motors jest teraz szersza niż kiedykolwiek, obejmuje modele z napędami mild hybrid, plug-in hybrid i w pełni elektrycznymi – mówi Przemysław Buszko z Volvo V-Motors.

W styczniu do salonów tej marki dotarły pierwsze egzemplarze nowego, w pełni elektrycznego SUV-a, którego polska premiera miała miejsce latem 2023 r. w Warszawie.

– Elektryczne Volvo EX30 to najmniejszy SUV Volvo. Różni się znacząco od samochodów marki – zarówno spalinowych, jak i elektrycznych. Jest najmniejszy, najbardziej ekologiczny – zeroemisyjny, ale też zbudowany w dużej części z materiałów odnawialnych lub podlegających recyklingowi – opowiada Mariola Szarska z Volvo Car Wrocław-Bielany.

I jest najszybszy, bo do setki przyspiesza w 3,6 sekundy. Natomiast maksymalny zasięg tego samochodu to 475 km.

– Można wybrać różne wersje wyposażenia, mocy i napędu. Wersja podstawowa z napędem na tylną oś, o mocy 272 KM, całkowicie wystarcza do podróżowania po mieście, dając zasięg do 344 km. W warunkach miejskich jest bardzo sprawny – podsumowuje przedstawicielka tego salonu.●

FORD BRONCO

KULTOWY AMERYKAŃSKI OFF-ROADER



JUŻ OD

329 900 PLN
Brutto



Umów się na
jazdę testową

tel: 71 358 20 00
e-mail: salon@germaz.pl
www.ford.germaz.pl

STRZEGOMSKA 139
54-428 WROCŁAW



FORDSTORE
GERMAZ



• Ford Kuga FOT. MATERIAŁY PRASOWE

Przemysł motoryzacyjny

• Mazda cx 60 FOT. MATERIAŁY PRASOWE

Samochodowe nowości 2024 roku

Zebraliśmy przykłady premier różnych marek samochodów. To nie jest pełny przegląd tegorocznych nowości, gdyż pojawia się ich mnóstwo. Ale przybliżamy kierunek, w którym idą producenci.

Sławomir Szymański

Na kwiecień 2024 roku zaplanowano światową premierę modelu Alfa Romeo Milano. W Mediolanie, ale to wydarzenia ma bezpośredni związek z Polską, bo akurat ten model będzie produkowany w fabryce koncernu Stellantis w Tychach (i tylko tam). Będzie to pierwsza elektryczna alfa w dziejach, przy czym do wyboru będzie też silnik benzynowy.

Coś przychodzi, coś odchodzi. W połowie lutego, też w Mediolanie, zaprezentowano nową generację modelu Lancia Ypsilon, też pierwszego w historii auta tej marki z napędem elektrycznym. Ten model jest produkowany w Tychach. Ale jego nowa generacja będzie seryjnie produkowana w Saragossie, gdzie dawniej działała fabryka Opla (dziś ta firma należy do koncernu Stellantis). A to oznacza, że Lancia Ypsilon zniknie z Tychów.

Idą w silnik Wankla

Dla osób myślących o zakupie nowego samochodu ważniejsze jest jednak to, co znajdą w salonach. Np. w salonie Mazda Jaremkowrocław aktualna premiera to model MX-30 R-EV.

– To jedyna w swoim rodzaju hybryda plug-in. Auto łączy zalety napędu elektrycznego z rotorowym silnikiem spalinowym Wankla, pełniącym rolę generatora prądu. Dzięki temu MX-30 R-EV może zapewnić aż do 680 km zasięgu – mówi Sergiusz Damasiewicz, przedstawiciel diler.

Dodajmy, że silnik Wankla generuje moc poprzez obroty rotoru lub rotorów zbliżonych kształtem do trójkąta. Wbrew pozorom, nie jest to wynalazek ostatnich lat. Mazda, jako pierwsza, zastosowała taki silnik z dwoma rotorami w modelu Cosmo Sport, który został wprowadzony na rynek w 1967 roku.

Kolejna premiera planowana na ten rok to największy SUV w gamie, czyli Mazda CX-80: – W porównaniu do obecnego, flagowego modelu CX-60, Mazda CX-80 zaoferuje jeszcze więcej przestrzeni w środku i trzy rzędy siedzeń – podkreśla Sergiusz Damasiewicz.

Dużo odświeżonych generacji

Hyundai w 2024 roku wprowadza na rynek nowe wersje swoich popularnych modeli. Na przykład Kona, czyli kompaktowy SUV, będzie dostępna w wersjach z silnikami spalinowymi, hybrydowymi oraz w pełni elektrycznej. Kompleksową modernizację przechodzi Santa Fe, flagowy SUV Hyundai.

Z kolei Ioniq 5, czyli elektryczny crossover Hyundai, wyróżniający się na ulicach futurystycznymi kształtami, został udoskonolony tak, by zwiększyć zasięg tego pojazdu na jednym ładowaniu i poprawić dynamikę jazdy. W nowej odsłonie prezentuje się również Tucson, jeden z najpopularniejszych modeli w ofercie producenta z Korei Południowej.

A co u Forda? Pojawia się nowa generacja modelu Kuga. Producent przedstawia to auto jako kompaktowy SUV. W nowej wersji otrzymał bardziej dynamiczne linie nadwozia, a także zaawansowane systemy wspomagania kierowcy. Kuga będzie dostępna z różnorodnymi jednostkami napędowymi, w tym z nowoczesnymi hybrydami.

Nowa Puma zachowuje swoje sportowe linie nadwozia, a dostępne będą nowe, ekologiczne jednostki napędowe oraz szereg

nowych technologii i udogodnień. W salonach będzie też nowa wersja Forda Mustanga, a także Ford Explorer EV. Ten duży SUV zadebiutuje w tym roku jako pełnoprawny elektryk.

Z innych ciekawszych wydarzeń

W drugiej połowie roku pojawi się model Terramar hiszpańskiej marki Cupra (należącej do Grupy Volkswagen). To 4,5-metrowy SUV, największy w portfolio tej marki. Wayne Griffiths, dyrektor generalny marek SEAT i Cupra, określił model Terramar jako połączenie „emocji i sportowego charakteru z elektryfikacją”. Widać więc, jaką część rynku ma podbić. Pod koniec roku Cupra wprowadzi też całkowicie nowego, elektrycznego SUV-a pod nazwą Tavascan. Niedługo potem pojawi się miejski elektryk o sportowym charakterze – model Raval.

Elektryków lub hybryd w ogóle wchodzi do oferty sporo. Np. Citroën wprowadza w tym roku nowy model ë-C3, czyli hatchback z segmentu B, ale z wyższym prześwitem, samochód typowo miejski. Cenowo ma być, z zachowaniem proporcji, przełomowy. Ile kosztuje? Na stronie producenta widnieje suma od ok. 110 tys. zł brutto.

Na początku marca zaczną się sprzedawać nowej Dacii Duster. Do wyboru będą silniki hybrydowe oraz spalinowe, w tym z fabryczną instalacją LPG. To wydarzenie o tyle, że akurat ten model jest dość popularny w Polsce. W najbliższych miesiącach ma być też dostępny model Jogger z napędem hybrydowym.

Z kolei w salonach Renault wiosną pojawi się np. nowa generacja Scenica. To model dobrze znany – od ponad ćwierć wieku – ale przez lata przeszedł sporą ewolucję, choć zawsze był klasyfikowany jako minivan. W najnowszym wydaniu jest już w pełni elektrycz-

nym SUV-em (innego napędu nie będzie). W połowie roku zostanie zaprezentowana nowa generacja Captura, który pozostaje crossoverem segmentu B. W ubiegłym roku zajmował drugie miejsce w sprzedaży Renault w Polsce (pierwsze było Clio).

Jest przepaść między segmentami

Czy producenci wstrzelą się w oczekiwania klientów w Polsce? Jak odnajdą się nowości na naszym rynku? Istotny jest fakt, że w ubiegłym roku bardzo umocnił się u nas segment premium. Według danych IBRM Samar, co czwarte auto rejestrowane obecnie w Polsce należy właśnie do tego segmentu. I jeszcze jedno ciekawe zjawisko: nasz rynek się rozwarstwił. Mówimy oczywiście o autach nowych. Sprzedawały się albo auta drogie, albo najtańsze, a środek praktycznie nie istniał. Wyjątkiem były tylko tzw. crossovery, czyli, przynajmniej z wyglądu, mniejsze SUV-y (to uproszczenie, bo to raczej „krzyżówki” różnych typów samochodów).

– W roku 2024 spodziewam się powrotu do normalności, rozumianej jako wzrost zainteresowania pozostałymi segmentami rynku, czyli w szczególności B i C, choć crossovery i SUV-y nadal będą preferowanymi typami nadwozia – mówi Michał Knitter, wiceprezes Carsmile. – W dalszej przyszłości spodziewam się natomiast, że segment premium będzie stopniowo tracił na znaczeniu na rzecz nowoczesnych aut reprezentujących cenowy środek rynku, których przykładem są dzisiaj marki koreańskie. Wynika to z rosnącej liczby stosunkowo młodych użytkowników aut, dla których logotyp marki premium nie ma tak dużego znaczenia, jak dla pokolenia, które swoje pierwsze auta sprowadzało z Niemiec w czasach komunizmu – podsumowuje.●



• Salon Volvo Car Wrocław-Bielany FOT. SALON VOLVO CAR WROCŁAW-BIELANY



• Ford Puma FOT. MATERIAŁY PRASOWE

V O L V O

Umów się na jazdę testową
w salonach V-Motors

I poznaj nowe Volvo EX30
już od 169 900 zł brutto



V-MOTORS

Wrocław, Al. Brücknera 55, (71) 780 09 00
Lubin, Legnicka 69A, (76) 745 96 00
www.vmotors.volvocars-partner.pl



– Jeżeli producenci europejscy chcą być nadal konkurencyjni na świecie, to musi się zmienić zarówno polityka UE, jak i nastawienie do dzielenia się wiedzą wśród koncernów produkujących swoje samochody na Starym Kontynencie. Nie jest jeszcze za późno, aby dokonać pewnych zmian – podkreśla dr Paweł Dobrzański, ekspert rynku motoryzacyjnego.

Sławomir Szymański

Sławomir Szymański: W jakiej kondycji są producenci samochodów w Europie?

Dr Paweł Dobrzański, ekspert od przemysłu samochodowego i rynku motoryzacyjnego z Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu: Przemysł motoryzacyjny jest jedną z najważniejszych gałęzi przemysłu w Europie, jednak w ostatnich latach zmagal się z wieloma problemami spowodowanymi pandemią COVID-19, wojną na Ukrainie. Wpływ pandemii był i nadal jest bardzo odczuwalny, wpłynął on na produkcję samochodów i części oraz łańcuchy dostaw.

Producenci ze Starego Kontynentu muszą zmagać się z tymi problemami, a jednocześnie koncentrować się na polityce UE, aby dostosować produkcję samochodów do obecnych i przyszłych norm emisyjnych. Niestety od wielu lat brakuje dialogu, takiego jaki ma miejsce w Japonii, pomiędzy politykami a koncernami motoryzacyjnymi, co powoduje duży chaos oraz destabilizację w sektorze motoryzacyjnym. W najbliższej przyszłości może się okazać, że droga, którą podąża Europa, jest błędną ścieżką.

To znaczy?

– Mam tu oczywiście na myśli elektryfikację samochodów. Samochody elektrycznie nie sprzedają się dobrze, a ich produkcja obecnie jest dużo droższa. Nie jest zatem zdziwiony, że największy koncern samochodowy w Europie, jakim jest Volkswagen, będzie wprowadzać program oszczędnościowy o wartości ponad 10 mld euro poprzez obniżenie kosztów produkcji oraz redukcję personelu. Z podobnymi problemami zmagają się praktycznie wszystkie koncerny w Europie. Zatem branża motoryzacyjna przechodzi trudny okres.

A jakie trendy widać na rynku? Jakie samochody przyciągają kupujących?

– Producenci w dużym stopniu koncentrują się na swoich modelach, które dobrze się sprzedają, ale wiele statystyk wskazuje, że świat oszalał na punkcie SUV-ów i crossoverów. Ja nie jestem fanem tego typu samochodów, ale duża część klientów dostrzega, że są one bardziej praktyczne od zwykłego hatchbacka czy sedana. Samochody te mają większy bagażnik i wyższy prześwit, co ułatwia wsiadanie i wysiadanie, a co najważniejsze umożliwia podjeżdżanie pod krawężniki bez martwienia się o przytarcie zderzakiem, co jest przydatne zwłaszcza w mieście.

Drugi aspekt, który chciałbym poruszyć, to ceny samochodów. Cena małych, miejskich czy też kompaktowych aut z segmentów A, B czy też C zdecydowanie wzrosła, co powoduje, że część klientów rezygnuje z zakupu takiego małego samochodu na rzecz



◀ **Wpływ pandemii nadal jest odczuwalny i wpływa na produkcję samochodów i części oraz łańcuchy dostaw**

FOT. GRZEGORZ CELEJEWSKI / AGENCJA

▼ **Producenci w dużym stopniu koncentrują się na swoich modelach, które dobrze się sprzedają**

Rozmowa z ekspertem przemysłu samochodowego

Europejska motoryzacja na zakręcie



większego z klasy średniej (D), średnio-wyższej (segment E) bądź też luksusowego z segmentu F. W Polsce mniejszą popularnością cieszą się auta sportowe z segmentu G czy też S, ponieważ są drogie w zakupie. Ta statystyka zdecydowanie się poprawa przy zakupie auta używanego.

Czy chińscy producenci wygryają cenowo i pozamiatają rynek?

– Jeżeli producenci europejscy chcą być nadal konkurencyjni na świecie, to musi się zmienić zarówno polityka UE, jak i nastawienie do dzielenia się wiedzą wśród koncernów produkujących swoje samochody na Starym Kontynencie. Nie jest jeszcze za późno, aby dokonać pewnych zmian. W szczególności mam na myśli zmianę podejścia polityków, którzy wydaje mi się, że nie do końca rozumieją, jak działa branża motoryzacyjna. Trzymają się pewnych utartych schematów, które należy w pewnym stopniu zmieniać wraz z rozwojem sytuacji na rynku. Jednak, aby to miało miejsce, to konieczny jest dialog pomiędzy politykami a największymi koncernami w Europie.

Trudno sobie wyobrazić, żebyśmy odeszli od ograniczania emisyjności.

– Nakładanie coraz wyższych norm emisyjnych jest dobre, ale należy wydłużyć okres czasu, aby koncerny mogły dostosować do tego technologię. Dawniej motoryzacja wyglądała zupełnie inaczej, brak pośpiechu powodował, że samochody przechodziły ścisłą kontrolę testów i rzadko zdarzało się, aby wypuszczony model posiadał wiele wad.

Obecnie produkuje się tzw. „masówkę” i w tym cały problem. Korzysta na tym konkurencja. Zawsze niemieckie samochody były droższe, ale mimo to sprzedawały się fantastycznie na całym świecie, bo klienci wiedzieli, że płacą za jakość. Obecnie, poprzez ten pośpiech, jakości zaczyna brakować.

A chińskie samochody, w szczególności elektryczne, mogą niestety być bardzo konkurencyjne cenowo, co może wpłynąć na ich większą popularność wśród klientów UE.

Z punktu widzenia klientów to chyba dobrze, że zapłacą mniej.

– Stwierdziłem „niestety”, ponieważ wydaje mi się, że samochody z Chin mogą być mocno niedopracowane, mogą mieć wiele wad ukrytych oraz otrzymywać mało gwiazdek w testach zderzeniowych, ponieważ cena jest najważniejszym kryterium obecnie działających chińskich koncernów.

Licząc na to, że Europa zacznie brać przykład z Japonii, gdzie rozwija się wiele technologii, które umożliwiają dojście do zero-emisyjności w różny sposób. Ale czy te wydane miliardy euro na elektromobilność nie zablokują alternatywnych rozwiązań? Oby nie, ale czas pokaże.

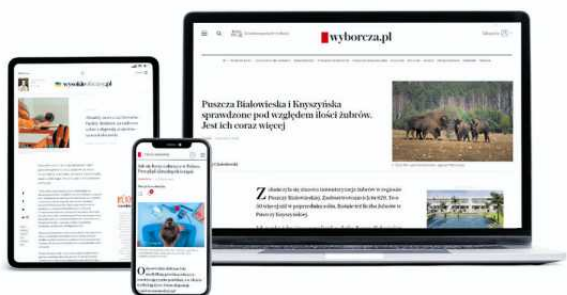
Jeżeli pozwolimy europejskim koncernom rozwijać różne technologie, takie jak wodór, to jest duża szansa, że wygrają ten wyścig z konkurencją pochodzącą z Azji czy USA. Jeżeli będziemy szli drogą tylko elektryfikacji, to może się okazać, że produkowane samochody w Europie będą mniej atrakcyjne cenowo ze względu na przewagę konkurentów, których głównym atutem jest dostęp do tanich surowców, które są niezbędne do produkcji baterii w samochodzie elektrycznym.●

OGŁOSZENIE WŁASNE WYDAWCY

34303926

PRENUMERATA CYFROWA

wyborcza.pl



Wybierz swój
pakiet prenumeraty na
prenumerata.wyborcza.pl

Przekraczamy
oczekiwania.
Zapraszamy.



GRUPAGERMAZ

tel: 71 349 01 00 Strzegomska 141
e-mail: hyundai@germaz.pl 54-428 Wrocław



6^{tych} LAT | GWARANCJA
MAZDY

MAZDA MX-30 R-EV

HYBRYDA Z LEGENDARNYM
SILNIKIEM WANKLA

Poznaj hybrydową Mazdę MX-30 R-EV z napędem elektrycznym, który ładuje się podczas jazdy. Wbudowany silnik Wankla wytwarza energię i zasila baterię, a Ty możesz cieszyć się zasięgiem do 680 km i wyjątkowymi wrażeniami, jakich dostarczyć może tylko samochód, który zawsze jeździ na prąd. Mistrzowski design, japońska dbałość o każdy detal i innowacyjne technologie Mazdy harmonijnie współgrają, by stworzyć kolejną legendę.

Przekonaj się jak jeździ legenda. Umów jazdę testową.



JAREMKO | WROCŁAW

WROCŁAW | MINSKA 41A, TEL. +48 71 350 30 30 | WWW.MAZDA-WROCŁAW-JAREMKO.PL

Średnie zużycie paliwa, energii oraz emisja CO₂ (na podstawie WLTP) wynoszą odpowiednio: 1,0 l/100 km, 17,5 kWh/100 km oraz 21 g/km. Samochody Mazda są wyposażone w układ klimatyzacji zawierający fluorowany gaz cieplarniany o współczynniku ocieplenia globalnego powyżej 150. Informacje dotyczące odzysku i recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji znajdują się na mazda.pl

mazda.pl

CRAFTED IN JAPAN

