



Auto w firmie



ROBERT PRZYBYLSKI

Po trzech kwartałach liczba rejestracji nowych aut osobowych i lekkich dostawczych (o dmc do 3,5 tony) wzrosła o 15 proc. do 399,5 tys. pojazdów. Dynamika września była nieco mniejsza od całorocznej i wyniosła 12,4 proc. - wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Nabywcy instytucjonalni tworzą blisko trzy czwarte polskiego rynku samochodów nowych. We wrześniu zarejestrowali 73 proc. takich aut, gdy rok wcześniej niecałe 71 proc. Rosnący udział przedsiębiorców w rejestracjach koreponduje z badaniami nastrojów. Z przeprowadzonych przez EFL wyników, że 37 proc. firm sektora MSP planuje wzrost inwestycji, zaś 30 proc. przewiduje zwiększenie zapo-

firm wynika, że dwie trzecie przedsiębiorców finansuje dokonane inwestycje z wypracowanego zysku.

Prezes PZPM Jakub Farys uważa, że wysoki poziom rejestracji utrzyma się w całym 2017 roku w Polsce zarejestrowanych zostanie ponad pół mln nowych lekkich pojazdów.

Brexit zachwieje rynkiem

W Europie sytuacja nie jest taka różowa. Według danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ACEA rynek słabnie. Liczba rejestracji po trzech kwartałach była większa o 2,8 proc. niż w tym samym okresie roku ubiegłego, ale rejestracje wrześniowe zmalały w stosunku do ubiegłorocznych o 2,8 proc. Największy w Europie rynek motoryzacyjny, niemiecki, zanotował we wrześniu 3,3-procentowy spadek. Drugi pod względem wielkości, brytyjski, skurczył się we wrześniu o 9,3 proc. i w całym roku o 3,9 proc. (niemiecki notuje całoroczny wzrost w wysokości 2,2 proc.). Sprzedaż we wrześniu zmalała także w Austrii, Belgii, Danii, Finlandii, Irlandii, Łotwie, Norwegii, Szwajcarii i Szwecji. Wrześniowe rejestracje zmalały w piętnastce starych krajów UE o 2,7 proc. oraz wzrosły w nowych dwunastu krajach o 9,3 proc. W państwach strefy EFTA rejestracje skurczyły się o 4,4 proc.

Krzysztof Dakowicz, dyrektor operacyjny Adampolu, jednej z największych w Europie firm z branży autorosprzedaży uważa, że dla unijnego rynku rok 2017 zakończy się minimalnym wzrostem, choć rosnące zapelnienie placów składowych wokół największych portów wskazuje, że rynek nasycy się. Z kolei analityk PwC Christoph Stuermer przekonuje, że mamy do czynienia ze zmianą trendu i końcem wzrostu sprzedaży samochodów. - Latem 2017 roku rejestracje nowych aut osiągnęły szczyt. Banki mają na stokach setki tysięcy aut. Nie wiemy tylko jak bardzo powinniśmy się o to martwić - stwierdza analityk PwC. Jako powody malejącej sprzedaży wskazuje Brexit oraz skandal z dieslem. - W Wielkiej Brytanii inwestycje kapitałowe zmalały o 60

proc. - przypomina Stuermer. Ogłoszenie Brexitu uderzyło w funta, którego wartość gwałtownie zmalała. - Zachęciło to Irlandczyków do zakupu używanych aut w Wielkiej Brytanii, kosztem rejestracji nowych pojazdów. Nie pomogła nawet 10-procentowa obniżka cen w salonach - tłumaczy spadki w Irlandii przedstawiciel firmy

zajmującej się dystrybucją aut NDV Des Cunningham. Uważa, że efekty kryzysu na Wyspach dotrą także na kontynent.

Toksyczne aktywa

Drugim powodem zachwiania europejskiego rynku jest diesel, a konkretnie niejasna

przyszłość tego rodzaju napędu oraz już zarejestrowanych aut. W Europie trwa wielka dyskusja na temat szkodliwości tego typu silników. Kolejne miasta wprowadzają lub zapowiadają ograniczenia wjazdu dla modeli z jednostkami wysokoprężnymi. Głos zabrał nawet zaniepokojony sytuacją prezes ACEA Dieter Zetsche, który stwierdził, że nie do przyjęcia jest, gdy jadąc na wakacje przez np. trzy kraje, w każdym będą inne regulacje dotyczące czystości powietrza. - Popieramy wprowadzenie nowych testów diesli i potrzebujemy tych silników - stwierdził prezes ACEA.

Stuermer podkreśla, że samochody z wysokoprężnymi silnikami Euro 5 są toksycznym aktywem. - Wartości tych aut kalkulowane są na nowo, a to wpłynie na finansowanie i ostatecznie zmieni rynek. Tymczasem fabryki produkują diesle, bo dostawcy nie są tak elastyczni, aby szybko dostosować się do zmian - ocenia Stuermer.

Sytuację potwierdza prezes Europejskiego Stowarzyszenia Przewoźników Gotowych Aut ECG Wolfgang Goebel. -

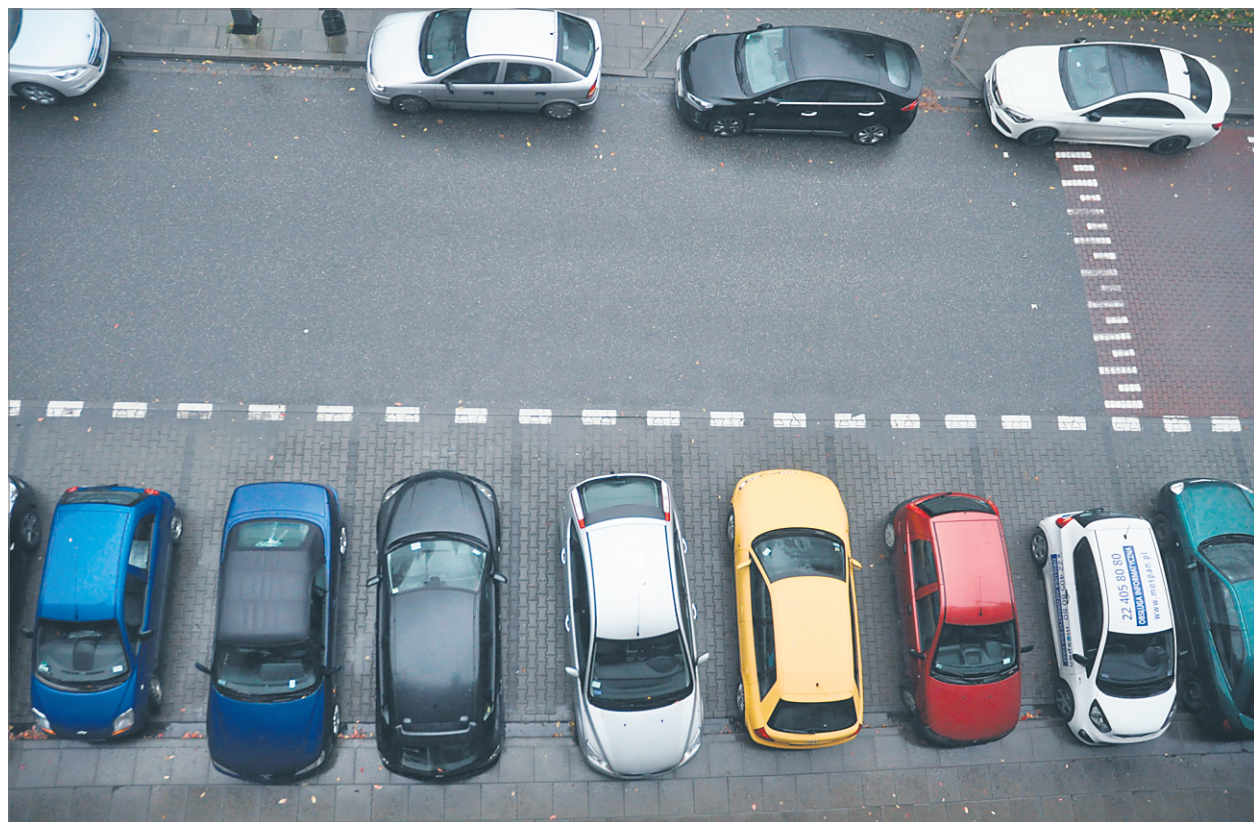
W Niemczech, we Włoszech rosną zapasy młodych samochodów, na które coraz trudniej znaleźć chętnych. 3-5-letnie diesle uważane są za śmieciowe aktywa - przyznaje Goebel.

Według danych ACEA udział silników benzynowych w europejskim rynku wzrósł o ponad 2 punkty proc. do 45,8 proc. w 2016 roku w stosunku do 2015 roku, choć diesel pozostał dominującym źródłem napędu z udziałem 49,9 proc. Zajmująca się badaniami rynku firma Jato podaje, że w pierwszym półroczu br. udział diesla zmalał do 45,3 proc., najniższego poziomu od 2009 roku.

Także działające w Polsce firmy zajmujące się finansowaniem aut flotowych biorą pod uwagę malejącą popularność diesla. Część poflotowych samochodów z Polski trafia na rynki Europy Zachodniej i tamtejsi odbiorcy już od miesięcy sygnalizują, że za 2-3 lata diesel będzie niesprzedawalny. Dlatego coraz częściej floty w Polsce decydują się na modele z silnikami benzynowymi. ☺

Niepewny los diesla

FLOTY | Konsekwencją Brexitu i dieselgate jest niepewność na rynku i odwrót od silników wysokoprężnych.



♦ W Polsce udział samochodów z silnikami wysokoprężnymi zmalał w pierwszym półroczu o 3,5 proc. i spadł poniżej 40 proc.

Lotniskowiec z ambicjami

TEST

Mercedes umie podpatrzeć na rynku to, co spotyka się z uznaniem klientów i nadać temu swój własny sznyt. Tak jest też z klasą E All Terrain.

Volvo V90 Cross Country, Audi A6 Allroad, a teraz Mercedes Benz E All Terrain - luksusowa subklasa kombi o podwyższonych zdolnościach przelajowych, bo w prawdziwy teren może lepiej się jednak tymi autami nie zapuszczać to odpowiedź na oczekiwania klientów, którzy chcą mieć coś więcej. Niby zwykłe, a z ambicjami, które można rozpoznać przede wszystkim po plastikowych osłonach nadkoli, charakterystycznych dla SUV-ów i crossoverów czy nieco większym niż standardowych modelach prześwicie (tu o 35

mm). Bo właściwie tylko to, plus inny grill, odróżnia wersję All Terrain od „cywilnego” kombi. Tym samym rodzina E liczy już pięciu członków - to limuzyna, kombi, coupe, kabriolet i właśnie „terenowiec”.

Powiedzmy to od razu - zarówno kombi jak i niemal

bliźniaczy All Terrain - są imponujące. I pięknie narysowane, a nad dużym, tylnym zwiśsem (ma aż 1,1 metra) umościł się gigantyczny bagażnik. Do rolety mieści 640 litrów, a po złożeniu siedzeń (powierzchnia jest niemal płaska, za co duży plus) jego pojemność



♦ Mercedes Benz E 220 d 4MATIC All-Terrain, cena od 251,1 tys. zł

rośnie do 1820 litrów. Blisko trzymetrowy rozstaw osi (całe auto ma blisko pięć metrów długości) gwarantuje, że w środku miejsca nie zabraknie dla nikogo. Nad wnętrzem nie ma się co rozpisywać - jest po prostu klasyczne i luksusowe, i tyle. Szkoda tylko, że wraz ze zmianą pokoleniową kolejnych modeli niewiele zmienia się system zarządzania Command, który - w porównaniu np. z rozwiązaniami stosowanymi w najnowszych Volvo - nieco zaczyna trącić myszka.

Wnętrze kombi i All Terrain jest praktycznie identyczne - różnicę widać jedynie w wizerunku samochodu, który wyświetla się na powitalnym ekranie. I w dodatkowym trybie All Terrain, w którym auto podnosi się dzięki pneumatycznemu zawieszaniu Air Body Control o kolejne 2 cm, do 15,6 cm i zmienia nieco ustawienia ESP i ARS (działa do prędkości 35 km/h). Do tego oczywiście dochodzi na-

przed 4Matic w standardzie. Wszystko to sprawia, że spokojnie można zjechać z utwardzonej drogi i - o ile nie będą nami targać przesadne ambicje - także się na nią wróci. No dobrze, jest także nieco wolniejszy - do setki przyspiesza w 8 s, gdy cywilnemu kombi z tym samym silnikiem zabiera to 7,7 s.

Wersję All Terrain napędza dwulitrowy diesel o mocy 194 KM i 400 Nm momentu obrotowego, sprzęgnięty z automatyczną skrzynią 9G Tronic. Nie jest to dynamit, choć bez problemu pozwala płynąć po szosie z dowolnie wybraną prędkością zadowalając się umiarkowanym zużyciem paliwa - średnia z testu wyniosła 7,5 l/100 km, ale bez problemu dałoby się zejść poniżej 7 l, gdyby pilniej słuchać wskazówek eko jazdy. I jest bardzo cichy, co w połączeniu z doskonałym wygłuszeniem kabiny sprawia, że spokojnie można się delektować dźwiękami płynącymi z systemu

audio Burmester. Jeśli dodamy do tego komfort pracy zawieszania i bezpośredni układ kierowniczy - jazda staje się prawdziwą przyjemnością.

Klasą samą w sobie są systemy bezpieczeństwa i wspomaganie kierowcy. Do klasy E można zamówić jeden z najlepszych na rynku systemów kamer 360 st. oraz bardzo dobrze działający system Drive Pilot, na który składają się pilot układu kierowniczego, pilot odległości Distronic oraz pilot ograniczenia prędkości. Spokojnie można przejechać kilka czy kilkanaście kilometrów dając jedynie do zrozumienia komputerowi, że trzyma się w ręku kierownicę, choć oczywiście do jazdy autonomicznej jest jeszcze bardzo daleko.

Tyle, że nic za darmo. Wersja podstawowa kosztuje 251 tys., ale lista dodatków jest tak obszerna, że wyjeżdżające z salonu auto może kosztować 400 i więcej tys. zł. ☺

-Wojciech Romański