

FLOTA

MIESIĘCZNIK DECYDENTÓW BRANŻY FLOTOWEJ



10(172)/2018
ISSN 1643-9112
32,99 zł netto
Cena brutto: 35,63 zł (w tym 8% VAT)

OPEL COMBO CARGO

s. 4



Go Further

Biznes na pięć gwiazdek. Nowa rodzina Forda Transit.



Odkryj nowe Fordy Transit: Courier, Connect i Custom

W biznesie liczy się pięciogwiazdkowa reputacja. Nowe Fordy Transit zapracowały na nią niezawodnością i innowacyjnymi rozwiązaniami, które pozwolą Ci wyprzedzić konkurencję. Odwiedź autoryzowany salon i przekonaj się, co mogą zrobić dla Twojej firmy. Więcej na ford.pl.

TRANSIT COURIER

FORD LEASING OPCJE

Od 440 PLN netto/mies.*

TRANSIT CONNECT

FORD LEASING OPCJE

Od 675 PLN netto/mies.*

TRANSIT CUSTOM

FORD LEASING OPCJE

Od 870 PLN netto/mies.*

* Wyliczenia na okres 36 miesięcy przy całkowitym przebiegu 140 000 km i opłacie wstępnej 20%, WIBOR 1,70%. Ford Transit Courier Ambiente 1.0 EcoBoost, 100 KM, w promocyjnej cenie 32 510 zł; Ford Transit Connect Ambiente 1.0 EcoBoost, 100 KM, w promocyjnej cenie 50 160 zł; Ford Transit Custom Ambiente 2.0 EcoBlue, 105 KM, w promocyjnej cenie 64 617,20 zł. Niniejsza oferta nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego i skierowana jest do przedsiębiorców. Zużycie paliwa oraz emisja CO₂ w cyklu mieszanym: Ford Transit Courier Ambiente 1.0 EcoBoost, 100 KM – od 5,3 l/100 km, 119 g/km; Ford Transit Connect Ambiente 1.0 EcoBoost, 100 KM – 6,4 l/100 km, 146 g/km; Ford Transit Custom Ambiente 2.0 EcoBlue, 105 KM – od 6,1 l/100 km, 157 g/km (zgodnie z rozporządzeniem WE 715/2017 z późniejszymi zmianami w WE 692/2008 i WE 2017/1151), procedura testowa NEDC. Na zdjęciu samochody z wyposażeniem opcjonalnym. Ford OneCall: 22 522 27 27 – opłata za połączenie według taryfy operatora.



Gorączka oczekiwań

Ministerstwo Finansów od dłuższego czasu szykuje dla polskiej sfery flotowej ustawę zmieniającą warunki odpisów od pojazdów służbowych. Zmienia tym samym atrakcyjność popularnej formy finansowania car parku, jaką jest leasing w przypadku pojazdów, których wartość przekracza 150 000 zł. Wprowadzane są obecnie korekty związane z pojazdami napędzanymi hybrydowym zespołem napędowym oraz silnikami elektrycznymi. Do tego w życie wszedł protokół sprawozdawczości finansowej

MSSF 16, sen z powiek zarządców flot, dyrektorów finansowych i przedsiębiorców spędza również pakiet reguł pod nazwą „3xP”. Obecnie wyjątkowo dużo dzieje się w branży i ciekaw jestem, jaki będzie finał tych działań. Przekonamy się również, jak silnie są w stanie działać w tym zakresie PZLP, ZPL czy instytucje zarządzające importerów samochodów czy dilerów. To emocjonujący czas, mogący mocno namieszać w analizach i prognozach fleet managerów. Zmiany te wymuszą również na dostawcach opracowanie nowych produktów i wewnętrznych systemów rozliczeniowych, aby nadal prezentować finalnemu klientowi atrakcyjne warunki współpracy. Wydawać by się więc mogło, że branża wstrzymała oddech i wyczekuje w napięciu tego, co będzie.

Nic bardziej mylnego. Zarządcy flot są chętni do działania, spotykania się i szlifowania swoich umiejętności niezależnie od realiów rynkowych. Za nami rekordowa edycja Eksperta Flotowego, do której przystąpiło 583 fleet managerów. W jesiennych spotkaniach w ramach Praktycznej Akademii Forda i programu Odpowiedzialna Flota realizowanego również przez markę Ford mieliśmy komplet uczestników; odpowiednio 240+ osób na trzech spotkaniach i ponad 500 na 14 regionalnych wydarzeniach w dilerstwach Forda.

Przed nami to, co najlepsze – XVII Ogólnopolskie Szkolenie Fleet Managerów oraz II Laboratorium Fleet Managera. Całkowicie różne koncepcje szkoleniowe, inne programy i różnicowana kadra wykładowców. Rynek pokazał, co potrafi – nawet zapowiedź kluczowych zmian nie powoduje, że profesjonaliści zarządzający flotą zmniejszają swoją aktywność. I za to kocham tę branżę.

Przyjemnej lektury!

Wojciech Kukula
redaktor naczelny

Na okładce:

OPEL COMBO CARGO



- s. 14 MONDIAL PARIS MOTOR SHOW 2018: MAŁE, WIELKIE ŚWIĘTO MOTORYZACJI**
- s. 28 BAZOWE WYPOSAŻENIE A WYBÓR KLIENTA – SEGMENT C POD LUPĄ**
- s. 37 CASE, CZYLI SPRAWA TRANSPORTU NA IAA HANOWER 2018**
- s. 68 CZY ELEKTROMOBILNOŚĆ W POLSCE ROZWIJA SIĘ WYSTARCZAJĄCO DYNAMICZNIE?**

ADRES REDAKCJI

ul. Polska 13, 60-595 Poznań
tel. (61) 66 55 816
fax (61) 66 55 806
www.flota.com.pl

REDAKTOR NACZELNY SZEF PIONU FLOTA



Wojciech Kukula
tel. kom. +48 691 727 330
wojtekk.kukula@forum-media.pl

REDAKTOR PROWADZĄCA



Joanna Szmatała
tel.: (61) 66 55 797
joanna.szmatala@forum-media.pl

WSPÓŁPRACA

Michał Grygier, Kancelaria GFP Legal, Kancelaria Doradztwa Podatkowego – Mariusz Gotowicz, Kantar TNS, Piotr Mieszkowski, Maciej Mokwiński, Małgorzata Mula, Maciej Pobocho, Michał Strzyżewski, Polska Grupa Motoryzacyjna, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego, Marek Wieliński, Związek Polskiego Leasingu Dorota Siudowska-Mieszkowska, Marcin Klimczak, Marcin Koński, Jakub Kirzyński

PION FLOTOWY



koordynator sprzedaży
Piotr Motyl
tel. kom. 698 661 713
piotr.motyl@forum-media.pl



junior project manager
Anna Soroka
tel. (61) 66 83 620
anna.soroka@forum-media.pl



dziennikarz motoryzacyjny
Marek Adamowicz
tel. 503 870 830
marek.adamowicz@flota.com.pl

PROMOCJA

Anna Labęda
tel. (61) 66 55 808
anna.labeda@forum-media.pl

PRENUMERATA

Ewelina Angrot
tel. (61) 66 83 167
ewelina.angrot@forum-media.pl

PORTAL INTERNETOWY

wojtekk.kukula@forum-media.pl

REDAKTOR TECHNICZNY

Piotr Korytowski
piotr.korytowski@forum-media.pl

OPRAWA GRAFICZNA I SKŁAD

P76 Advertising

NAKŁAD

18 000 egz.

DRUK

Poligrafia Janusz Nowak Sp. z o.o.

SERWIS ZDJĘCIOWY

Fotolia, Marek Adamowicz, Marek Wieliński, Wojciech Kukula, Serwis prasowe

WYDAWCA

FORUM MEDIA POLSKA Sp. z o.o.
ul. Polska 13, 60-595 Poznań
tel. (61) 66 83 116
fax (61) 66 55 806
www.forum-media.pl

PREZES ZARZĄDU

Magdalena Balanicka



Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych oraz zastrzega sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowywania tekstów przyjętych do druku.



Copyright do wydania
FORUM MEDIA POLSKA Sp. z o.o.

www.forum-media.pl

BLIŻEJ KLIENTA – NOWE USŁUGI DLA FLOTOWYCH KLIENTÓW KORPORACYJNYCH

Wprowadzenie trzech nowych rozwiązań, które będą miały za zadanie wspierać przedsiębiorców posiadających floty, ogłosił Pion Klienta Korporacyjnego PZU. Są to: „PZU Wsparcie Prawne za Granicą”, usługa doradcza „Zarządzanie ryzykiem we Flocie” oraz pakiet rozwiązań telematycznych dla flot pojazdów osobowych i lekkich dostawczych.



tekst

DOROTA SIUDOWSKA-MIESZKOWSKA

2

Program ubezpieczenia flot pojazdów klientów korporacyjnych, w którego skład wchodzi OC, AC, NNW, AutoPomoc i AutoSzyba, PZU uzupełniło o nową usługę asysty prawnej „PZU Wsparcie Prawne za Granicą”. Jest ona skierowana przede wszystkim do firm transportowych. Skorzystać z niej mogą jednak również wszystkie inne przedsiębiorstwa, których kierowcy jeżdżą za granicę.

Ubezpieczony, decydując się na nową usługę, otrzyma natychmiastową pomoc prawną w razie wypadku komunikacyjnego za granicą. Kierowca będzie mógł zadzwonić pod numer alarmowy. Wówczas całą sprawą zajmie się specjalista PZU. Doradzi, co należy zrobić, aby uniknąć problemów, które mogą wynikać z nieznanymi kierowcy procedur zagranicznych, pomoże wypełnić dokumenty, powie, jak udokumentować wypadek i zabezpieczyć dowody, aby później prawidłowo zgłosić szkodę.

Oprócz korzyści wynikających z telefonicznego wsparcia prawnego w rozmowach z uczestnikami zdarzenia drogowego za granicą, warto podkreślić, że specjaliści PZU będą w razie potrzeby tłumaczyli rozmowę z lokalnymi służbami

i są przygotowani do tego, aby rozmowę tłumaczyć zarówno z języka polskiego, jak i rosyjskiego. To odpowiedź PZU na coraz częstsze przypadki zatrudniania w polskich firmach transportowych pracowników zza wschodniej granicy.

Telefoniczna pomoc prawna jest świadczona wyłącznie poza granicami Polski, na terenie 37 krajów Europy. Usługa „PZU Wsparcie Prawne za Granicą” jest klauzulą dodatkową do ubezpieczenia OC. Jej koszt to 120 zł rocznie za każdy samochód floty, bez limitu liczby połączeń telefonicznych wykonanych przez kierowcę.

Usługa doradcza

Kolejna propozycja PZU to usługa doradcza, która umożliwia współpracę ze specjalnie powołanym Zespołem Zarządzania Ryzykiem we Flotach. Współpraca polega na mitygacji ryzyka ubezpieczeniowego we flotach poprzez redukcję frekwencji i wartości średniej szkody, poprawę szkodowości w okresie ubezpieczenia oraz promowanie bezpiecznych zachowań na drodze wśród kierowców.

Dzięki współpracy z Zespołem Zarządzania Ryzykiem we Flotach PZU

przedsiębiorcy mogą liczyć na poprawę poziomu bezpieczeństwa kierowców oraz poprawę szkodowości floty w okresie polisy, co – jak obiecuje ubezpieczyciel – może przełożyć się na uzyskanie korzystnej i stabilnej wysokości składki ubezpieczenia w kolejnych latach.

Rozwiązania telematyczne

PZU chce brać aktywny udział w zarządzaniu ryzykiem klienta. Dlatego też trzecią propozycją PZU, która ma bezpośredni wpływ na zmniejszenie szkodowości i działa prewencyjnie, promując bezpieczny styl jazdy kierowców, jest pakiet rozwiązań telematycznych dla flot pojazdów osobowych i lekkich dostawczych.

Do podstawowych korzyści płynących z użytkowania urządzeń telematycznych, takich jak eco driving, optymalizacja tras przejazdu czy monitoring prędkości pojazdów, można dodać łatwiejsze zarządzanie ryzykiem we flocie i w konsekwencji – korzystniejszą cenę ubezpieczenia.

Oferta PZU kierowana jest do wszystkich firm, które posiadają lub użytkują floty lekkie, tj. składające się z pojazdów osobowych i lekkich dostawczych oraz posiadają wdrożone rozwiązanie telematyczne (lub chcą je wprowadzić). W ramach przyszłej ochrony ubezpieczeniowej PZU oferuje bezpłatny audyt floty i ocenę posiadanego rozwiązania telematycznego pod kątem jego wpływu na ryzyko ubezpieczeniowe, a także zaproponuje modyfikacje wspierające bezpieczeństwo kierowców. Wynik audytu będzie stanowił podstawę oceny ryzyka floty i bazę do kalkulacji składki ubezpieczeniowej. Zaproponowane przez PZU rozwiązania dla flot to kolejny element realizowanej przez PZU strategii, która stawia klienta w centrum uwagi i której model zakłada zwiększenie liczby interakcji z klientem, m.in. poprzez dedykowane działania wspierające klientów flotowych.



**RENAULT**

Passion for life

Renault MEGANE

Sukces dzięki technologii



Teraz w wersji **Business**, idealnej dla firm.
Sprawdź **leasing 103%***

Renault Megane najlepszym
autem flotowym 2017 r.



* Leasing 103% na 3 lata to przykładowa suma opłat leasingowych dla przedsiębiorstw. Całkowita suma opłat wynosi 103% przy następujących parametrach: wpłata własna 10%, wartość wykupu 10%, okres umowy 36 miesięcy. Szczegółowe warunki leasingu oferowanego przez RCI Leasing Polska Sp. z o.o. dostępne u Autoryzowanych Partnerów Renault. Stan oferty na 5.04.2018. Szczegóły w salonach Renault. Zużycie paliwa w cyklu mieszanym dla różnych wersji rodziny modelu Renault Megane wynosi od 3,9 do 5,7 l/100 km, a emisja CO₂ od 102 do 131 g/km. Wyżej wymienione wartości określone zostały na podstawie pomiarów w cyklu WLTP, a następnie przeliczone według reguł stosowanych do cyklu NEDC, aby umożliwić ich właściwe porównanie, zgodnie z przepisami prawa europejskiego, w tym Rozporządzeniem (UE) 2017/1151 i Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1153 ze zmianami. Stan na dzień 10.10.2018. Zużycie paliwa oraz emisja CO₂ w spalinach konkretnego pojazdu w rzeczywistych warunkach drogowych mogą się różnić od podanych wyników pomiarów, gdyż na wartości te wpływają m.in. takie czynniki, jak: masa pojazdu (zależna od liczby pasażerów i obciążenia, a także od zainstalowanego wyposażenia dodatkowego), jego stan techniczny (np. ciśnienie w oponach), umiejętności i zachowania kierowcy oraz warunki drogowe (natężenie ruchu, stan nawierzchni itp.). Koncern Renault w ramach programu Driving ECO2 wyposaża swoje samochody w rozwiązania, które pomagają kierowcy aktywnie wpływać na ekonomiczną i ekologiczną jazdę i tym samym przyczyniają się do ochrony środowiska. Samochody koncernu Renault budowane są również, zgodnie z przepisami dotyczącymi wymogów ochrony środowiska, z wykorzystaniem części i materiałów pochodzących z odzysku i recyklingu. Szczegółowe informacje dotyczące spełniania wymogów ochrony środowiska znajdują się na renault.pl i u Autoryzowanych Partnerów Renault.

Nowy Opel Combo z tytułem International Van of the Year 2019



4

Nowy Opel Combo Cargo zdobył tytuł International Van of the Year 2019 – IVOTY (Międzynarodowy Samochód Dostawczy Roku 2019). To najbardziej pożądana nagroda w segmencie lekkich pojazdów użytkowych. 127 punktów przyznanych modelowi Combo przez jury złożone z 25 branżowych dziennikarzy z 25 krajów europejskich daje nowemu Oplowi znaczną przewagę nad sklasyfikowanym na drugim miejscu Mercedesem Sprinterem (92 punkty).

Duża przyjemność z jazdy, innowacyjne systemy wspomagające kierowcę oraz niskie koszty eksploatacji nowego Combo to czynniki, które zdecydowały o fakcie, że ta prestiżowa nagroda po raz trzeci, od czasu jej ustanowienia w 1992 r., trafi do Rüschelsheim. Wcześniej tytuł International Van of the Year zdobył model Astra Van w 1999 r. oraz model Vivaro w 2002 r. Nowy Opel Combo został opracowany przez Grupę PSA i zoptymalizowany pod kątem specyfiki marki. Ceremonia wręczenia nagrody odbyła się na targach pojazdów użytkowych IAA w Hanowerze. Dyrektor generalny firmy Opel, Michael Lohscheller,

odebrał ją z rąk prezesa IVOTY, Jarlatha Sweeney.

– Jesteśmy bardzo dumni z tej nagrody – powiedział Michael Lohscheller. – Zwycięstwo świadczy także o możliwościach Opla w ramach Grupy PSA. Modelem Combo „atakujemy” segment C-vanów, w którym dotychczas nie odgrywaliśmy znaczącej roli. Opel ma duży potencjał wzrostu na rynku lekkich pojazdów użytkowych. Dlatego doskonale się składa, że powierzono nam opracowanie nowej platformy takich pojazdów dla całej Grupy PSA w Rüschelsheim.

Jury pochwaliło m.in. liczne systemy wspomagające kierowcę w nowym Oplu Combo, takie jak oparty na czujnikach wskaźnik przeciążenia oraz doskonałą widoczność we wszystkich kierunkach uzyskaną między innymi dzięki drugiej kamerze w lusterku po stronie pasażera, która ogranicza martwe pole po tej stronie pojazdu. Combo Cargo zdobył dodatkowe punkty za inną nowość, czyli czujniki systemu Flank Guard. Dziennikarze wydający werdykt podsumowali: „Vany Grupy PSA przekonują do siebie na wiele sposobów. Autentycznie nowatorskie rozwiązania sprawiają, że samochód jest nowoczesny, komfortowy i wyposażony we wszystkie

współczesne technologie poprawiające bezpieczeństwo. W użytkowaniu samochody te zapewniają przyjemność z jazdy i charakteryzują się dobrymi właściwościami jezdnyymi bez uszczerbku dla ich funkcji użytkowych. Profesjonalni użytkownicy mają do wyboru szeroką gamę nadwozi i silników. To faktycznie nowy punkt odniesienia w segmencie vanów”.

Od samego początku Opel Combo jest dostępny w licznych wariantach, w tym w wersji o standardowej długości nadwozia 4,40 m, w wersji XL o długości 4,75 m oraz z przestronną, pięciomiejscową kabiną załogową z drzwiami przesuwanymi z obu stron w standardzie. Nowy kompaktowy dostawczy Opel wyróżnia się na tle głównych rywali pojemnością przestrzeni ładunkowej wynoszącą 4,4 m³, ładownością do 1000 kg oraz przedziałem ładunkowym umożliwiającym przewożenie przedmiotów o długości do 3440 mm. W zaprojektowanej w przemyśle sposób przestrzeni ładunkowej między wnękami nadkoli zmieszczą się dwie europalety – nawet w Combo o krótszym rozstawie osi. Wyjątkowo długie przedmioty, takie jak deski, można przewozić pod kątem dzięki opcjonalnej klapie dachowej.



ROZSĄDNY WYBÓR. LEPSZA PRZYCZEPNOŚĆ.

KRISTALL CONTROL HP2



Zimowa opona do samochodów o wysokich osiąгах, zapewniająca doskonałą przyczepność na ośnieżonych, mokrych i suchych drogach. Kristall Control HP2 to rozsądny wybór na trudne warunki zimowe.

**CZARNA.
SZEROKA.
MOCNA.**

FULDA
GERMAN HIGH TECHNOLOGY

www.fulda.com

NOWA ODSŁONA MERCEDESA-AMG GT

Na świecie nie brakuje klientów z zasobnymi portfelami, którzy chcą jeździć samochodami mającymi prawdziwie sportowy charakter, ale gwarantującymi przy okazji odpowiednią porcję praktyczności i przestrzeni w środku. Najnowszą propozycją Mercedesa-AMG dla tych osób jest model GT w 4-drzwiowym nadwoziu.



tekst

MICHAŁ STRYŻEWSKI

6

Pomimo wspólnego nazewnictwa z obecnym już jakimś czasem na rynku 2-drzwiowym coupé, nowy model czerpie wiele z aktualnych trendów stylistycznych obowiązujących w Mercedesie, znanych z Klasy A czy CLS – przy czym całość została odpowiednio podostrzona, aby łatwo można było zidentyfikować charakter samochodu.

Rzut oka na listę jednostek napędowych również zdradza, że 4-drzwiowa odmiana

Mercedesa AMG-GT ma trafić w gusta fanów prawdziwie sportowych samochodów. Najbardziej widocznym dowodem na to jest wariant GT 63 S, który z 4-litrowego silnika V8 generuje 639 KM (o 54 KM więcej niż najmocniejszy 2-drzwiowy GT R) i pozwala do 100 km/h przyspieszyć w 3,2 s. Ma także brutalny dźwięk wydechu – o czym mogłem przekonać się na przedpremierowym pokazie. Cena takiej odmiany startuje od 793 500 zł.

W wersji GT 63 otrzymujemy również V8, ale mającą 585 KM i przyspieszającą do 100 km/h w równie imponujące 3,4 s (cena od 736 500 zł). W GT 53 pod maską pracuje 3-litrowa benzyna R6 o mocy 435 KM (4,5 s do 100 km/h, cena od 530 000 zł), a w najtańszym GT 43 pojemność i liczba cylindrów zostają bez zmian, zmniejsza się moc do 367 KM (4,9 s do 100 km/h, cena od 430 500 zł).

Wszystkie odmiany fabrycznie wyposażone są w napęd na wszystkie koła 4MATIC+, a także między innymi w światła Multibeam LED, system Comand Online czy asystentów parkowania. Posiadają one również 395 l przestrzeni w bagażniku i dużo miejsca z tyłu – nawet przy 185 cm wzrostu można się tam wygodnie rozsiąść.

4-drzwiowy Mercedes-AMG GT o względy klientów konkurować będzie chociażby z Porsche Panamerą czy Maserati Quattroporte. Za jakiś czas przekonamy się, jak mu poszły starania o względy klientów. Osoby zainteresowane modelem Mercedesa już na początku 2019 r. będą mogły udać się do dedykowanego salonu AMG, który otwarty zostanie w Gdańsku. Będzie to trzecie tego typu miejsce na świecie i pierwsze w Europie.





DRIVE TOGETHER



MAZDA BIZNES

WARTOŚĆ, KTÓRA NIE PRZEMIJA

Szukasz samochodu dla swojej firmy? Wybierz Mazdę.

Wszystkie modele Mazdy powstają zgodnie z filozofią, która stawia człowieka w centrum uwagi i oferuje rozwiązania zapewniające poczucie harmonijnej jedności kierowcy z samochodem. To dlatego prowadzenie Mazdy daje tak wiele przyjemności. **Ale czy filozofia projektowania samochodów Mazda ma realną wartość w biznesie? Oczywiście.**

Współpraca japońskich inżynierów i mistrzów wzornictwa pozwoliła stworzyć stylowe samochody, które będą doskonałą wizytówką Twojej firmy. Ich silniki SKYACTIV o dużej pojemności, wysokiej niezawodności i dynamice charakteryzuje długa żywotność i wysoka kultura pracy. Co ważne - silniki benzynowe Mazdy spełniają wyśrubowane normy emisji spalin bez konieczności stosowania filtra cząstek stałych GPF.

W biznesie liczą się konkrety - a tu Mazda również ma wyraźną przewagę, ponieważ charakteryzuje się **niezwykle wysoką wartością rezydualną**. Dzięki temu będzie można korzystnie ją sprzedać przy niskiej utracie wartości rezydualnej samochodu, wyrażonej jako procent ceny samochodu fabrycznie nowego. Przykładowo: trzyletnia Mazda6 z przebiegiem 90 tys. km ma rynkową wartość rezydualną równą 59,5 proc., co oznacza, że przy jej odsprzedaży możesz odzyskać znaczną część kwoty zapłaconej przy jej zakupie!

Technologia SKYACTIV, bezpieczeństwo, design oraz nieosiągalne dla innych marek poczucie jedności kierowcy z samochodem to wartości, które nie przemijają. Tak samo jak wartość rezydualna Twojej Mazdy.

mazdadlabiznesu.pl

W zależności od wersji samochodu średnie zużycie paliwa oraz emisja CO₂ (na podstawie WLTP) wynoszą odpowiednio: Mazda6 5,1-7,4 l/100 km i 137-167 g/km; Mazda CX-5 5,9-8,3 l/100 km i 154-192 g/km; Mazda CX-3 5,2-8,1 l/100 km i 138-171 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 na mazda.pl Informacja o wartości rezydualnej opiera się na danych z Residual Value Monitor dla rynku polskiego z września 2018 r. opracowanych i dostarczonych przez Autovista Group Limited z siedzibą w Londynie, Zjednoczone Królestwo. Do wyliczenia przyjęto wartość rezydualną Mazdy 6 z rocznika 2015 Sedan SKYPASSION i-LOOP silnik benzynowy 2.0, moc 165 KM z manualną skrzynią biegów. W przypadku odmiennej konfiguracji samochodu lub standardu wyposażenia wyliczenie może się różnić od zaprezentowanego.

ODŚWIEŻONY FIAT 500X: KOSMETYCZNA REWOLUCJA

W drugiej połowie bieżącego roku do polskich salonów Fiata trafił odświeżony crossover.

Fiat 500X został lekko zmieniony z zewnątrz, lecz największą rewolucję przeszedł wewnątrz i od strony technologii. My mieliśmy już okazję przekonać się, jak prezentuje się nowa generacja w stajni włoskiego koncernu.



tekst

MAREK ADAMOWICZ

dziennikarz motoryzacyjny

w Bielsku-Białej. Motory FireFly są konstrukcjami 3- i 4-cylindrowymi oraz generują moc 120 lub 150 KM. W przypadku diesla mamy do wyboru silnik 95-, 120- i 150-konny. Fiat 500X to jeden z niewielu crossoverów, w którym możliwe jest zamówienie napędu 4x4.

Przy okazji faceliftingu zadbano też o systemy bezpieczeństwa. Na pokładzie włoskiego crossovera możemy znaleźć m.in. Traffic Sign Recognition, czyli kamerę czytającą znaki wraz z automatycznym ograniczaniem prędkości, układ utrzymywania samochodu w pasie ruchu, czujniki monitorujące martwe pole, aktywny tempomat czy system automatycznego hamowania awaryjnego.

Cennik nowego Fiata 500X zaczyna się od 67 000 zł. Odświeżenie włoskiego crossovera nadało mu nowego charakteru i pozwoliło na odpowiednie doposażenie, co z pewnością przełoży się na jeszcze ostrzejszą konkurencję w segmencie.



8

Na początku października na warszawskiej Pradze zorganizowana została statyczna prezentacja, pokazująca zmiany zaaplikowane w nowym Fiacie 500X. Produkowane we Włoszech auto jest oferowane od czterech lat i zjeżdża z taśm produkcyjnych we włoskiej miejscowości Melfi. Technologicznie związane jest w Jeepem Renegade, który w ostatnim czasie również został odświeżony.

W nadwoziu skupiono się na przedniej i tylnej części. Z przodu mamy nowe światła – w zależności od wersji wyposażeniowej mogą być w pełni LED-owe, mają wówczas o 20% jaśniejszy i znacznie dłuższy snop światła (w porównaniu do tradycyjnych ksenonów). Z tyłu zmieniono lampy, które teraz podobne są do tych ze zwykłej 500-ki. Oferta Fiata 500X składa się z trzech wersji: Urban, Cross i City. W przypadku pierwszego pakietu zmienione zostały także zderzaki. Cross i City z kolei otrzymały zmodyfikowane osłony. W całej gamie modelowej pojawiły się także nowe wzory felg aluminiowych oraz powiększona została paleta barw. Kosmetyka dotknęła też wnętrza, które wyróżnia się zmienioną kierownicą oraz odświeżoną czcionką zegarów na desce rozdzielczej. Fiat chwali się również, że zmodyfikowany został system multimedialny oraz poprawiono jakość materiałów wykończeniowych.

Prawdziwa rewolucja zaszła w zakresie jednostek napędowych oraz systemów

bezpieczeństwa. W przypadku tych pierwszych do dyspozycji mamy dwie jednostki benzynowe oraz trzy diesle. Benzyniaki to zupełna nowość, która wytwarzana jest w polskiej fabryce silników



Czy wiesz, jak zyskać?



czas



komfort



pieniądze

CAR-PORT
AUKCJE SAMOCHODOWE

www.car-port.pl

KUP - SPRZEDAJ
POJAZDY OSOBOWE, CIĘŻAROWE, MASZYNY I URZĄDZENIA



PRAKTYCZNE SZKOLENIE FLOTOWE JUŻ ZA NAMI

Praktyczne Szkolenie Flotowe organizowane przez Polski Serwis Floty miało wszystko, co musi mieć ciekawe szkolenie dla flotowców – niepowtarzalny program przygotowany przez specjalistów – teoretyków i praktyków, prezentacje najpopularniejszych aut i... odrobinę rywalizacji.

Polski Serwis Flotowy dostarcza klientom rzetelną i profesjonalną obsługę flotową, gwarantującą kompleksowe wsparcie w zakresie zarządzania flotą samochodową od 2004 r. W tym czasie zdobywał liczne nagrody i wyróżnienia – w tym statuetki Fleet Awards Polska, Gazele Biznesu czy Najwyższa Jakość – Quality International. Nic więc dziwnego, że jak mało kto Polski Serwis Floty wie, jak organizować szkolenia tak, by uczestnicy wrócili z nich z głową pełną wiedzy i nowych pomysłów.

Wrażenie na uczestnikach zrobiła już lokalizacja samego wydarzenia – luksusowy Hotel Pałac Alexandrinum położony pod Warszawą, który jest doskonale przygotowany na to, by pomieścić i uczestników, i auta do jazd testowych. Ten elegancki, 4-gwiazdkowy hotel położony jest z dala od miejskiego szumu, w pięknym parku, co może tylko sprzyjać skupieniu i nauce (a i jazdy najnowszymi pojazdami w tym otoczeniu stają się jeszcze bardziej przyjemne). Dzięki nowoczesnie wyposażonemu centrum konferencyjnemu miejsce świetnie sprawdza się podczas szkoleń, co mogliśmy sprawdzić osobiście. Profesjonalny sprzęt i obsługa w połączeniu z lokalizacją Pałacu sprawiła, że rzeczywiście było to jedno z ciekawszych szkoleń flotowych tego roku.

Szkolenie zostało podzielone na dwa dni. Dzięki temu, że program został przygotowany przez specjalistów od wielu lat działających na flotowym rynku, w programie znalazły się tylko merytoryczne i ważne dla zarządców flot prelekcje. Tematy, które poruszono, to m.in. „Coraz więcej aut a coraz

mniej czasu. Jak sobie z tym radzić w codziennej pracy?”, „Prognozowanie zmiany w rozliczeniach rat leasingowych – na co należy się przygotować i co warto wiedzieć w zakresie rozliczeń podatkowych samochodów służbowych”, „MVBER – znane czy nieznanne” czy „Najnowsze technologie mobilne do zarządzania flotą w praktyce”. Przewidziano też czas na otwartą dyskusję i networking, które wzbudziły wiele emocji. Dzięki temu w praktyce można było zweryfikować, jakie są największe wyzwania, z którymi zmagają się flotowcy.

Które z zagadnień cieszyło się największą popularnością? Grzegorz Kotula, prezes zarządu Polskiego Serwisu Floty, próbuje odpowiedzieć na to tylko z pozoru proste pytanie. – Właściwie trudno powiedzieć, który wykład cieszył się szczególnym zainteresowaniem,

ponieważ wystąpienie każdego z naszych prelegentów wzbudzało szereg emocji. Marta Szafarowska, doradca podatkowy z warszawskiej Kancelarii Gekko Taxens, uchyliła rąbka tajemnicy na temat zmian, jakie od nowego szczytu roku Ministerstwo Finansów w kwestii ograniczenia możliwości zaliczenia kosztów używania samochodów osobowych do kosztów podatkowych. Wykład mecenasa Łukasza Mielocha z poznańskiej kancelarii Mieloch i Partnerzy uświadomił słuchaczom, jak zawile bywa polskie oraz unijne prawo i że taka wiedza bardzo się przydaje na stanowisku managera floty. Duży entuzjazm, jak zwykle, wzbudził wykład Krzysztofa Ostasa, niezależnego eksperta rynku motoryzacyjnego, który tym razem opowiedział nam o zarządzaniu szkodami komunikacyjnymi. Krzysztof Ostas, były manager floty, doskonale wie, jak ta praca wygląda „od kuchni” i że managerowie floty, szczególnie młodzi stażem, oczekują konkretnych porad i rozwiązań swoich problemów. W pamięci uczestników na pewno pozostanie także niesamowity i poruszający wykład inspektora Wojciecha Pasiecznego – legendy polskiej policji, który mówił o bezpieczeństwie na polskich drogach. Dzięki temu, że pokazał kilka zdjęć z wypadków drogowych, zobaczyliśmy, do czego może doprowadzić brawura





oraz brak zdrowego rozsądku kierowców. Z tego wykładu słuchacze wyszli mocno poruszeni, z głowami pełnymi refleksji i przemyśleń. Jestem pewien, że tymi rozważaniami podzielią się również z użytkownikami samochodów w swoich flotach. Dla wielu bardzo interesujący był również wykład na temat autodetailingu w formie case study. Do współprowadzenia wykładu zaprosiliśmy: Przemysława Szczecha – specjalistę ds. zarządzania flotą z Kompanii Piwowarskiej SA, Łukasza Kacperka – dyrektora zarządzającego z firmy Auto Moto Care, oraz naszego kolegę z zespołu PSF – Sebastiana Żogałę, specjalistę ds. likwidacji szkód oraz autodetailingu. Muszę przyznać, że to był prawdziwy strzał w dziesiątkę. Panowie stworzyli trio idealne i wspólnie najlepiej oddali istotę tematu, problematykę i sens tego zagadnienia. Na szkoleniu nie mogło zabraknąć również tematyki związanej z innowacyjnością w zarządzaniu flotą. Wiele interesujących zagadnień omówił przedstawiciel firmy Softra, Rafał Dmytryszyn. W tym panelu zaprezentowaliśmy również innowacyjne i nowoczesne rozwiązania w zakresie szybkiego dostępu do informacji o pojeździe oraz łatwiejszej komunikacji na linii użytkownik samochodu – administrator floty – warsztat. Jako PSF proponujemy właśnie takie nowoczesne podejście do zarządzania flotą – usługa PSF Connect na pewno ułatwi pracę niejednemu managerowi floty.

Choć w ciągu dnia, bardzo mocno napiętego przez wykłady, trudno byłoby znaleźć czas, by skorzystać z możliwości przejażdżki wystawionymi autami, to już po zakończeniu pierwszego dnia szkolenia chętnych, by

wsiaść za kierownicę, nie brakowało. I choć zmęczenie dawało się we znaki, każdy model został skrupulatnie przetestowany.

Okazało się jednak, że Szkolenie Polskiego Serwisu Floty to nie tylko nauka, poszerzanie swojej wiedzy i wymiana kontaktów, ale i konkursy, w których można było wygrać między innymi najnowszego Mercedesa Klasy C (184 KM) na cały weekend – to dzięki uprzejmości jednego z Partnerów Praktycznego Szkolenia Flotowego, firmie Sobiesław Zasada Automotive, dilerowi Mercedesa Oddział Rzeszów, a także Škodę Kodiaq Sport Line 2,0 TSI, 180 KM z napędem 4x4 i 7-biegową automatyczną skrzynią (także na cały weekend). Tę nagrodę przekazał z kolei Autoryzowany Salon i Serwis Škoda L'emir s.j.

Mimo samych pozytywnych komentarzy po Szkoleniu, organizatorzy nie zamierzają spoczywać na laurach. – Polski Serwis Floty nigdy nie stoi w miejscu. Planujemy kolejne szkolenie i to na wyraźną prośbę klientów oraz partnerów. Po sukcesie pierwszego Praktycznego Szkolenia Flotowego chcemy, by było ono wydarzeniem cyklicznym. Mamy już wstępne propozycje tematów zgłaszanych przez naszych klientów, na bieżąco będziemy też pytać o potrzeby szkoleniowe w środowisku. Dziękuję uczestnikom, że wybrali akurat nasze szkolenie i bardzo się cieszę, że się nie rozczarowali, że odejźdźali zadowoleni, bogatsi w wiedzę, że mieli okazję poznać innych administratorów flot i wymienić się z nimi swoimi doświadczeniami. Oraz, że zwyczajnie, po ludzku, po prostu dobrze się z nami bawili – mówi Grzegorz Kotula, prezes zarządu.



Polska jako lider e-mobilności – ambitny plan na przyszłość

Stoimy przed prawdziwym wyzwaniem. Plan rozwoju e-mobilności przyjęty przez Radę Ministrów RP w 2017 r. przewiduje do 2025 r. milion pojazdów elektrycznych na drogach. Nie jest tajemnicą, że plan ten będzie trudny do wdrożenia za sześć lat, ale przynajmniej wprowadzono ramy odniesienia i opracowano wytyczne dla przyszłego rozwoju.

Nowe przepisy mają następujące zalety: regulacje rynku paliw alternatywnych i rozwiązanie problemu braku infrastruktury, czyli określenie minimalnej liczby punktów ładowania, które mają zostać zainstalowane w gminach do 31 grudnia 2020 r. (6000 standardowych, 400 o dużej mocy, 70 stacji tankowania CNG). Wachlarz zachęt, które mają spowodować większą sprzedaż aut elektrycznych, to m.in.: zniesienie akcyzy na te samochody,

większe odpisy amortyzacyjne dla firm oraz to, co liczy się w aglomeracjach, czyli zwolnienie właścicieli tych aut z opłat za parkowania i możliwość poruszania się po buspasach.

Oczywiście sama regulacja nie wystarczy. Sektor prywatny, od przemysłu po usługi, musi przyjąć założenia polskiego rządu, wprowadzając innowacje w swoich procesach, aby sprostać nowym wymaganiom stawianym samochodom przyszłości.

Jednym z argumentów przemawiającym za e-mobilnością w Polsce może być kwestia zanieczyszczenia powietrza. 22 lutego 2018 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że Polska naruszyła prawo UE, nie przestrzegając swoich zobowiązań w zakresie emisji CO₂ i czystego powietrza. Być może to właśnie pragnienie czystszej powietrza będzie napędzać rozwój mobilności

elektrycznej nie tylko przez państwo, ale także przez jego obywateli. Czy to troska o dobro wspólne Polski i zdrowie Polaków będzie miała pozytywny wpływ na wybory konsumentów dokonujących zakupów? Nie jest łatwo odpowiedzieć na to pytanie. Konieczne będzie sprawdzenie, w jaki sposób nasz kraj zdecyduje się zaspokoić zwiększone zapotrzebowanie na energię elektryczną dla elektromobilności.

Wszystkie te tematy zostaną omówione w gronie polskich i międzynarodowych ekspertów 27 i 28 listopada w Sosnowcu podczas International Automotive Business Meeting. Więcej informacji można znaleźć na stronie: www.iabmevent.com. Organizatorami wydarzenia są Włoska Izba Handlowo-Przemysłowa w Polsce, Miasto Sosnowiec, Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE). Patronat medialny nad tym wydarzeniem objął magazyn „Flota”.



12

Nowy dyrektor zarządzający Nissan Sales Central & Eastern Europe

Tomasz Latała-Golisz został nowym dyrektorem zarządzającym Nissan Sales Central & Eastern Europe. Swoje obowiązki pełni od 1 października 2018 r.

Nowy dyrektor przez zdecydowaną większość swojej ponad 20-letniej kariery w branży motoryzacyjnej związany był z Grupą Renault. Bezpośrednio przed dołączeniem do Nissana zajmował stanowisko dyrektora wykonawczego w Renault Polska, gdzie odpowiadał za działy sprzedaży i obsługi posprzedażnej oraz implementację nad Wisłą strategii biznesowej marek Renault i Dacia. W przeszłości piastował również funkcję dyrektora zarządzającego RCI Bank Poland. Doświadczenie Tomasza Latały-Golisza w zarządzaniu regionalnymi strukturami, w tym również w obszarze współpracy z dilerami na dynamicznie rosnącym polskim rynku, będzie niezwykle istotnym



wsparciem dla dalszego rozwoju Nissana w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

– Nissan to uznana marka oraz lider w segmencie crossoverów, elektrycznej mobilności oraz zaawansowanych rozwiązań technologicznych. Z wielką radością dołączam do zespołu regionalnej centrali w Budapeszcie, aby wspólnie z kolegami z innych krajów wzmacniać

pozycję Nissana w regionie CEE – powiedział Tomasz Latała-Golisz.

Nowy dyrektor zarządzający będzie kierował regionalnymi strukturami marki, które od zeszłego roku obejmują pięć krajów: Polskę, Czechy, Słowację, Węgry i Ukrainę. Wyniki pracy będzie raportował bezpośrednio do Kena Ramireza, starszego wiceprezesa ds. sprzedaży i marketingu Nissana w Europie.



NOWA ŠKODA FABIA WSZYSTKO DLA BIZNESU



ŠKODA



Funkcjonalność, komfort, bezpieczeństwo, a teraz także atrakcyjniejszy design i wyższy standard – nowa **ŠKODA FABIA** to jeszcze lepszy samochód firmowy. Nowoczesne wyposażenie, pakiet przeglądów w cenie i wyjątkowo niskie koszty eksploatacji sprawiają, że jest to doskonały wybór dla **Twojego biznesu**.

skoda-flota.pl

W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa w cyklu mieszanym od 4,6 do 4,9 l/100 km, emisja CO₂ od 105 do 111 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji na stronie www.skoda-auto.pl



MONDIAL PARIS MOTOR SHOW 2018: MAŁE, WIELKIE ŚWIĘTO MOTORYZACJI

Co dwa lata stolica Francji, na przemian z Frankfurt, zamienia się w stolicę europejskiej, a nawet światowej motoryzacji. Tegoroczna edycja z pewnością była inna niż wszystkie. Jeszcze nigdy przedtem z pokazywania swoich premier w Paryżu nie zrezygnowało tak wielu motoryzacyjnych gigantów. W stolicy Francji zabrakło m.in. Forda, Grupy FCA, Nissana, Opla, Volkswagena i Volvo. Było skromnie? Tylko na pozór. Tegoroczny Salon Samochodowy w Paryżu nie zawiódł bowiem pod względem liczby premier i ich znaczenia dla świata motoryzacji.



rozmawiał
MAREK WIELŃSKI
Autoranking.pl

Akumulatory o pojemności 100 kWh pozwolą pokonać dystans 600 km. Ich ładowanie (prawie) do pełna trwa zaledwie 25 minut. Napędzające obie osie elektryczne silniki dysponują mocą 456 KM i maksymalnym momentem 800 Nm. Sprint do setki zajmuje 4 s, a prędkość maksymalna to 220 km/h. W założeniu chodziło o radość z jazdy. Stąd możliwość korzystania z kierownicy o kształcie przypominającym wolant bolidu Formuły 1 i samodzielnego prowadzenia autonomicznego Peugeota.

Czy wejdzie do produkcji?

Inne ciekawostki? Auto ma aluminiowe zderzaki, które Peugeot chce zacząć stosować w modelach produkcyjnych. Na pokładzie jest także moduł sztucznej inteligencji. Samochodem można sterować w jednym z 17 języków, prowadząc konwersację z osobistym asystentem, mówiącym zmodulowanym głosem jego projektanta, Gillesa Vidala. Również i to rozwiązanie w zmodyfikowanej formie trafi do seryjnych samochodów Peugeota.



Salon Samochodowy w Paryżu to oczywiście – przede wszystkim – święto francuskiej motoryzacji. Koncerny z kraju słynącego w całym świecie ze znakomitych win i serów, jak również oryginalnych pod względem stylistyki i wyposażenia samochodów o komfortowym zawieszeniu – na swojej ziemi musiały zaprezentować się tak dobrze, jak to tylko możliwe.

Co roku na każdych samochodowych targach poszukujemy prawdziwych perełek. Aut, które mogłyby stać się symbolem targów. Tegoroczną wizytówką Salonu Samochodowego w Paryżu jest bez wątpienia Peugeot e-Legend. Dlaczego właśnie on? To jedyny prezentowany na tegorocznym salonie concept, który tak bardzo ujął publiczność swoim wyglądem. Projektantowi, Gillesowi Vidalowi, udało się stworzyć samochód, który chciałby mieć prawie każdy.

Wizytówka Francji

Jeżeli e-Legend trafi do produkcji, z całą pewnością stanie się hitem sprzedaży, podobnie jak reaktywowane Mini czy Fiat 500. Pierwowzorem był model Peugeot 504 Coupé z końca lat 60., zaprojektowany przez studio Pininfarina. By upodobnić concept do pierwowzoru, zachowano podwójne przednie reflektory, długą maskę i krótki bagażnik.

W środku minimalizm i... mnóstwo ekranów, jeden z nich zakrzywiony, o przekątnej aż 49 cali. Są również monitory zamiast lusterek, a także 12-calowe ekrany w osłonach przeciwsłonecznych. Na zewnątrz, w słupku C, też zamontowano monitor służący do wyświetlania informacji, m.in. o stanie naładowania baterii. Łącznie tych ekranów jest 16.

Jak przystało na samochód przyszłości, Peugeot e-Legend jest autem autonomicznym z napędem elektrycznym.

– Ten koncept jest naszą wizją autonomicznego samochodu. Chodzi o emocje, których takie auto może dostarczyć kierowcy. Nie chcemy, by przyszłość była pełna mrocznych pojazdów, jak w filmach science-fiction. Przyszłość może być radosna i jasna – powiedział mi Gilles Vidal.

A co z samym konceptem? Czy trafi do seryjnej produkcji? – To kwestia 10 mln dolarów oraz spełnienia co najmniej trzech warunków. Po pierwsze, pozytywnej reakcji publiczności – w tym przypadku mamy efekt wow. Po drugie, możliwości zdobycia 15-20 000 zamówień na auto. Trzecią kwestią jest cena między 17 000-18 000 euro. Podejmując decyzję, weźmiemy pod uwagę wszystkie te aspekty. Z pewnością nie możemy zmienić ducha tego samochodu. Nim jednak zapadnie taka decyzja, musimy chronić firmę i zabezpieczyć realizację programu redukcji do 2020 r. emisji CO₂. Zrobimy następny krok, gdy będziemy mieć pewność, że jesteśmy w stanie wykonać to najważniejsze zadanie – powiedział CEO Peugeot, Jean Philippe Imparato i dodał, że decyzja o podjęciu produkcji modelu e-Legend może zostać podjęta w przyszłym roku.

Na salonie samochodowym w Paryżu Peugeot zaprezentował również nowe produkcyjne modele z napędem hybrydowym typu plug-in. Wśród nich 3008, 508 oraz 508 SW, dostępne – zgodnie z nową filozofią marki – w trzech wersjach napędu: spalinowej, hybrydowej i hybrydowej plug-in. Dostępne będą także hybrydowe odmiany z napędem na jedną lub obie osie. Zasięg wersji ładowanych z gniazda to od 40 do 50 km.



Renault EZ-Ultimo

Kolejny, fascynujący – lecz już nie tak realistyczny – koncept zaprezentowała firma Renault. EZ-Ultimo to potężny pojazd, przeznaczony dla zaledwie trzech podróżnych. Na pokładzie jest wszystko, co może umilić podróż, łącznie z wbudowanym ekspresem do kawy. Samochód jest w pełni autonomiczny, napęd – oczywiście, elektryczny. To luksusowy model, stąd marmurowy stolik i podłoga z drewna orzechowego. Ciekawostką jest fakt, że spot reklamowy Renault z udziałem tego modelu zrealizowano jeszcze przed paryskim salonem... w Warszawie.

Citroën C5 Aircross

Citroën pokazał model C5 Aircross. Ten model to koncernowy krewniak Opla Grandlanda X i Peugeotota 3008 – w ramach PSA. Stylistyczną nowością jest

dwupoziomowy przedni pas i światła LED z trójwymiarowym efektem. Z tyłu trzy osobne fotele – każdy przesuwany, składany i odchylany. Pojemność bagażnika od 580 do 720 l. Pod maską – do wyboru – dwa silniki benzynowe i trzy wysokoprężne. Dostępna będzie także odmiana hybrydowa plug-in.

DS3 Crossback

Bardzo ciekawie było również na stoisku spokrewnionej z Citroënem marki DS. Zachęteni sukcesem modelu DS 7 Crossback Francuzi zdecydowali się powiększyć gamę o luksusowego crossovera. Koncepcja taka sama, ale wymiary znacznie mniejsze. Tak powstał DS3 Crossback osadzony na platformie PSA – CMP z bagażnikiem o pojemności 350 l. Wersja elektryczna, E-Tense, ma 136-konny silnik elektryczny o maksymalnym momencie 260 Nm i zasięg do 300 km.

DS X E-Tense

To chyba najbardziej szalony koncept tych targów. DS X E-Tense to wizja sportowego samochodu w 2035 r. Ten projekt jest asymetryczny, bo sklejono w nim wyścigowy bolid z otwartym nadwoziem z zamkniętą szklaną kapsułą dla dwóch pasażerów. Silnik elektryczny ma moc aż 1360 KM, którą można w razie potrzeby ograniczyć o ponad połowę. Pasażerowie mogą podziwiać drogę i doznać niespotykanych wrażeń, ponieważ ten bolid ma... szklaną podłogę.

Škoda Vision RS Hybrid

Na stoisku czeskiej marki mogliśmy oglądać premierę atrakcyjnie wyglądającego, kompaktowego hatchbacka o sportowych liniach. Żaden przedstawiciel





marki nie chciał oficjalnie tego potwierdzić, ale okazało się, że – zgodnie z przewidywaniami – oglądaliśmy następcę modelu Rapid. Nowy samochód będzie oferowany pod nazwą Scala, a jego produkcyjną wersję zobaczymy zapewne w 2019 r. na Salonie Samochodowym w Genewie. Vision RS Hybrid wykorzystuje płytę podłogową A0 MQB, czyli mniejszą od tej, na której buduje się Volkswagena Golfa – lecz jest zbliżony do niego wymiarami. Napęd hybrydowy konceptu składa się z silnika benzynowego 1.5 TSI (150 KM) i elektrycznego (120 KM). Łączna moc systemowa to 345 KM. Przyspieszenie do setki trwa 7,1 s. Ciekawostka: maty podłogowe wykonano z włókien liści ananasa, czyli ekologicznego materiału o nazwie Piniatex.

Škoda Kodiaq RS

Paryski salon był również miejscem premiery najszybszego 7-miejscowego SUV-a na Nurburgringu. Pod maską znalazł się diesel o mocy 240 KM. Silnik 2.0 BiTDI ma dwie turbosprężarki i generuje 500 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Napęd trafia na wszystkie koła. Adaptacyjne zawieszenie pomaga utrzymać tego sporego SUV-a na drodze.

SEAT Tarraco

Bliźniaczy model Škody Kodiaq jest pierwszym modelem w nowej stylistyce hiszpańskiej marki. Podobnie jak w Škodzie, do wyboru jest odmiana 5- i 7-osobowa. Bagażnik ma pojemność 760 l. Pod maską znajdzie się wkrótce hybryda plug-in o mocy 210 KM

i maksymalnym momencie 400 Nm. Na razie są klasyczne silniki TSI i TDI o mocach od 150 do 190 KM.

Audi e-tron

Pięknie narysowany przez naszego rodaka, Kamila Łabanowicza, e-tron ma znak rozpoznawczy w postaci kamer zamiast zewnętrznych lusterek. Ten pierwszy w pełni elektryczny SUV Audi miał w Paryżu swoją europejską premierę. To potężny pojazd, nieznacznie tylko krótszy od modelu Q8. Jego bagażnik ma pojemność 660 l. Źródłem napędu są dwa silniki elektryczne, napędzające przednią i tylną oś. Ich łączna moc to 408 KM, a maksymalny moment obrotowy – 664 Nm. Sprint do setki trwa 5,7 s, a prędkość maksymalna to 200 km/h.





Zasięg na jednym ładowaniu, które można wykonać w 30 min, to maksymalnie 400 km.

Audi SQ2

Mocna wersja małego SUV-a ma silnik 2.0 o mocy 300 KM i 400 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Do 100 km/h rozpędza się w 4,8 s, a prędkość maksymalną ograniczono do 250 km/h. Zawieszenie obniżono o 2 cm. Z zewnątrz wyróżnia się spojlerami i unikalnym, błękitnym lakierem.

BMW serii 3

To jedna z najważniejszych premier tegorocznego salonu w Paryżu. Nową generację oparto na platformie CLAR. Jest od poprzednika większa (dłuższa o 8,5 cm,



szersza o 1,6 cm, ma także większy o 4,1 cm rozstaw osi) i lżejsza o 55 kg. System rozrywki zaopatrzonego w pokładowego asystenta, któremu możemy nadać imię i prowadzić z nim konwersację, korzystając z haseł. Główny wyświetlacz ma 12,3 cala, cyfrowe mogą być także zegary. Pod maską silniki benzynowe 184 i 258 KM oraz diesle o mocach 150, 190 i 265 KM (ten ostatni – 6-cylindrowy). Pojawiają się także 3-cylindrowe jednostki oraz układy hybrydowe plug-in.

W standardowym oświetleniu diodowe reflektory, za dopłatą laserowe światła drogowe BMW Laser Light o zasięgu 530 m. Nowa „trójka” jest pierwszym na świecie samochodem tej klasy wyposażonym w laserowe oświetlenie główne. Dane z wyświetlacza head-up są pokazywane

na powierzchni ok. 70% większej niż w poprzednim modelu.

Nowe BMW 3 to rozkład mas pomiędzy osiami w idealnej proporcji 50 : 50 oraz innowacyjne amortyzatory, mechanicznie zmieniające charakterystykę tłumienia, zależnie od nawierzchni. Wersja M będzie mieć je obniżone o 10 mm z blokadą dyferencjału. Zmniejszono także współczynnik oporu powietrza.

Mercedes EQC

Na salonie samochodowym w Paryżu również Mercedes prezentuje swojego pierwszego w pełni elektrycznego SUV-a. To jednocześnie pierwszy model z nowej gamy EQ. Jego długość to 4,76 m, szerokość 1,88 m, a rozstaw osi 2,87 m. Pojemność bagażnika to 500 l. Źródłem





napędu są dwie jednostki elektryczne o łącznej mocy 408 KM i maksymalnym momencie 765 Nm. Przyspieszenie do setki trwa 5,1 s. Maksymalna prędkość – 180 km/h – jest wynikiem wysokiej masy pojazdu – ponad 2,42 t. Same baterie ważą 650 kg. Na jednym ładowaniu można pokonać do 450 km. Wśród trybów jazdy dostępny jest m.in. zwiększający zasięg Max Range.

Mercedes klasy B

W tym zestawieniu odnotowujemy go tylko z kronikarskiego obowiązku. Ostatni Mohikanin wśród minivanów doczekał się trzeciej generacji. Większej i nowocześniejszej wyposażonej.

Toyota Corolla Touring Sports

To dowód na to, jak wiele ostatnio dzieje się w gamie popularnej, japońskiej marki. Oto pewny kandydat na najbardziej pożądaną flotowy model z paryskich targów. Corolla powraca do segmentu hatchbacków i kombi. Tym samym ostatecznie żegnamy Aurisa. Samochód zbudowano na odmianie GA-C nowoczesnej platformy TNGA. Dzięki niej udało się ustanowić w tej klasie nowy rekord rozstawu osi, aż 2700 mm – co przekłada się na bardzo dużą przestrzeń wnętrza. Odmiana Touring Sports ma bagażnik o pojemności 598 l.

Pod maską może się znaleźć jedna z dwóch hybryd: klasyczna z silnikiem 1.8 o mocy 122 KM lub z mocną jednostką 2.0 (180 KM). Trzecia opcja to benzynowy silnik 1.2 turbo o mocy 116 KM. Za świetne prowadzenie odpowiada wielowahaczowe zawieszenie tylnej osi. Fotele, silnik i baterie trakcyjne zamontowano nisko, zwiększając stabilność.

Ciekawostką są pierwsze na świecie cyfrowe zegary z efektem 3D. W wyposażeniu także duży wyświetlacz head-up i opracowane specjalnie dla tego modelu nagłośnienie od JBL. Ukłonem w stronę nowoczesności jest także bezprzewodowa ładowarka do smartfonów.

Toyota Camry

To drugi wielki debiut japońskiej marki w Paryżu, wypełniający lukę w segmencie E. Camry również korzysta z nowoczesnej platformy TNGA. Pod maską hybryda IV generacji z 2,5-litrowym, 4-cylindrowym silnikiem Dynamic Force o wysokiej sprawności cieplnej, połączonym z jednostką elektryczną o mocy 120 KM i maksymalnym momencie 202 Nm. Zestaw dysponuje mocą 218 KM i rozpędza Camry do setki w 8,3 s, spalając średnio ok. 4,3 l/100 km. Nowy niklowo-wodorkowy akumulator trakcyjny jest o 11%

mniejszy i lżejszy od poprzedniego, co pozwoliło wygospodarować bagażnik o pojemności 524 l.

Camry to wygoda i przestrzeń, ale też prestiż. Na liście dodatkowego wyposażenia jest m.in. elektryczna regulacja tylnych siedzeń i wbudowany między nimi podłokietnik ze sterowaniem roletą tylnej szyby i klimatyzacją. Na pokładzie może się również znaleźć dedykowany system audio JBL.

Toyota RAV4

To przełomowy model po pierwszej generacji, która dała początek kompaktowym SUV-om. To również pierwszy SUV Toyoty, który powstał na platformie TNGA, zyskując niski środek ciężkości, optymalny rozkład masy oraz większą sztywność nadwozia, lepszą dynamikę i większą stabilność w zakrętach oraz precyzyjne reakcje na polecenia kierowcy.

Dzięki odważnej koncepcji stylistycznej Toyota RAV4 zyskała wyrazisty wygląd. Skrócono przedni i tylny zwis, zwiększając jednocześnie o 30 mm rozstaw osi. W dłuższej i szerszej kabinie wygospodarowano znacznie więcej miejsca.

Pod maską nowa hybryda z 2,5-litrowym silnikiem spalinowym. Opcją jest 2-litrowy silnik benzynowy. Całość uzupełnia zupełnie nowy układ przeniesienia napędu i zwiększony prześwit. To pełnokrwisty SUV z całkiem dobrymi właściwościami jezdnymi w terenie. W hybrydzie silnik elektryczny współpracuje na przedniej osi ze spalinowym, a tylną napędza dodatkowy silnik elektryczny. Układ napędowy jest wydajny, sprawnie radzi sobie w terenie, a przy tym jest oszczędny.





Toyota Yaris GR Sport

To nawiązanie do limitowanej do 400 szt. serii GRMN z silnikiem o mocy 212 KM. Na rynek wkracza łagodna odmiana GR Sport z jednostką 1.5 o mocy 100 KM. To pierwszy samochód Toyoty w specyfikacji GR Sport w Europie. Co to oznacza? Obniżone o 11 mm zawieszenie, amortyzatory Sachs Performance i dodatkowe stabilizatory.

Poprawiono jakość prowadzenia i szybkość reakcji na polecenia kierowcy. Stylizacja nadwozia nawiązuje do Yarisa GRMN, a dach pomalowano czarnym lakierem. Na czarnych felgach zamontowano opony Bridgestone Potenza RE50 205/45R17. Ten sam rozmiar montowano w modelu GRMN.

Lexus RC

Odświeżony Lexus RC zyskał nowocześniejszy wygląd, lepszą aerodynamikę i nowe zawieszenie. Detale nadwozia są nawiązaniem do większego modelu LC. W środku – większa rewolucja – wysokiej jakości materiały, nowy układ przycisków i wskaźników. Tylne lampy z motywem w kształcie litery L są nowym znakiem rozpoznawczym coupé Lexusa. 19-calowe obręcze kół nawiązują do tych z modelu LC. Pojawiło się też 11 nowych kolorów nadwozia – m.in. Flare Yellow i Sky Blue.

Nowy model znacznie ulepszono. Zastosowano w nim opony o większej przyczepności i poczyniono zmiany w zawieszeniu (m.in. sztywniejsze tuleje metalowo-gumowe). Dostrojono układ kierowniczy i silnik. Celem było zbliżenie możliwości modelu RC do uznanego już za kultowy, większego LC.

W tylnym zderzaku poprowadzono nowe kanały powietrza, stabilizujące auto podczas szybkiej jazdy. W tym celu zwiększono

również rozstaw kół i obniżono środek ciężkości. W efekcie wszystkich tych działań udało się uzyskać bezpośrednią reakcję na ruchy kierownicy. 2-litrowy silnik z turbo szybciej reaguje teraz na gaz. Nowy model znajdzie się w salonach jeszcze w tym roku.

Lexus ES

Ta nowość w gamie japońskiej marki wyróżnia się przede wszystkim napędem na przednie koła. Dzięki temu za biegowi udało się wygospodarować więcej miejsca w kabinie. Jest to również model bazujący na nowej platformie GA-K. Znajdziemy w nim elementy podwozi z modeli LC i limuzyny LS. Nadwozie ma stosunkowo niską masę, a jednocześnie dużą sztywność.

Odmiana F Sport jest dostępna z zawieszeniem o zmiennej charakterystyce AVS (Adaptive Variable Suspension). Siła tłumienia amortyzatorów dla każdego z kół jest

regulowana na 650 sposobów – tak samo, jak w sportowym coupé LC.

Pod maską oczywiście hybryda o mocy 218 KM, zaopatrzona w 2,5-litrowy silnik o wysokiej sprawności cieplnej, pracujący w oszczędnym cyklu Atkinsona. Silnik spalinowy współpracuje z elektrycznym. Zmniejszone akumulatory trakcyjne znalazły się pod tylną kanapą, nie ograniczając przestrzeni bagażowej.

Hyundai i30 Fastback N

Światową premierę w stolicy Francji miało kolejne już, mocne, czterodrzwiowe coupé Hyundaia. Pod maską, podobnie jak w modelu i30 N, dwulitrowy silnik benzynowy z turbo w dwóch wersjach mocy: 250 i 275 KM w wariantach Performance. W obu przypadkach moment obrotowy 353 Nm, dzięki funkcji overboost może być chwilowo podwyższany do 378 Nm. Mocniejsza wersja potrzebuje na sprint do setki 6,1 s, słabsza 6,4 s.

Tak samo jak w modelu i30N, kierowca ma do dyspozycji tzw. system N Grin Control, a w nim aż pięć trybów jazdy. Zewnętrzne elementy stylistyczne dodają mu





sportowego charakteru. Bagażnik Fastbacka pozostaje praktyczny, mieści aż 450 l.

Hyundai Le Fil Rouge

Ten koncepcyjny model mogliśmy już oglądać w Genewie. Le Fil Rouge, czyli czerwona nić, jest zapowiedzią nowego języka stylistycznego koreańskiej marki – tzw. Sensous Sportiness.

Kia ProCeed

Koreańczycy wybrali Francję na miejsce światowej premiery modelu ProCeed – pierwszego w segmencie kombi z nadwoziem typu shooting brake. Nie tylko ciekawie wygląda, ale ma również walory praktyczne, dysponując aż 594-litrowym bagażnikiem. Zmiany dotyczą również nazewnictwa modeli Kia. Niegdyś ProCeed-em nazywano trzydrzwiowego hatchbacka.

ProCeed jest o 5 mm dłuższy od Ceeda kombi i niższy o 43 mm, ma także dłuższy przedni zwis. Prześwit ProCeeda jest mniejszy niż w kombi o 5 mm. Taki sam jest rozstaw osi: 2650 mm.

GT-Line to jedyna wersja, w której oferowany jest ProCeed. Radości z jazdy ma dostarczać niezależne zawieszenie wszystkich kół. Pod maską może się znaleźć silnik 1,0 T-GDi o mocy 120 KM (172 Nm), 1,4 T-GDi o mocy 140 KM (242 Nm) lub 1.6 T-GDi o mocy 204 KM. Dostępny jest także diesel 1,6 l o mocy 136 KM (265 Nm).

Kia e-Niro

To europejska premiera. Elektryczna odmiana modelu Niro ma rekordowy zasięg do 615 km w jeździe miejskiej

(średnio 485 km) i będzie sprzedawana także na naszym rynku. Pojawi się na nim do końca I kwartału 2019 r. Źródłem zasilania jest akumulator litowo-jonowy o pojemności 64 kWh. Ładowanie go do 80% zajmuje około 54 min. Silnik ma moc 204 KM (395 Nm) i rozpędza Niro do setki w 7,8 s. Dostępna będzie również mniejsza, podstawowa bateria o pojemności 39,2 kWh, dająca zasięg do 312 km i połączona ze słabszym silnikiem elektrycznym o mocy 136 KM (również 395 Nm).

W pełni elektryczny samochód uzupełnia gamę Niro, która może być napędzana również klasyczną hybrydą lub hybrydą plug-in.

Porsche 911 Speedster Concept

To kolejny samochód koncepcyjny, który – z okazji 70-lecia marki – stanie się modelem w wersji produkcyjnej z serii

limitowanej do 1948 egzemplarzy. To swego rodzaju podsumowanie generacji 991 modelu Porsche 911. Nawiązanie do klasycznych Speedsterów – Porsche 356, które na drogach pojawiły się właśnie w 1948 r. Nie znajdziemy tu radia ani klimatyzacji. Jest tylko czysta magia sportowej maszyny. Nawet fotele wykonano z włókna węglowego.

Pod maską, znany z modelu GT3, wolnossący, 4-litrowy bokser o mocy 500 KM, który kręci się do 9000 obr./min, połączony z 6-stopniową, manualną skrzynią. Model 911 Speedster Concept ma niższą i bardziej pochyloną przednią szybę i obniżoną dolną krawędź okien.

Za przednimi fotelami znajduje się wykonana z włókien węglowych pokrywa z dwoma wybrzuszeniami, przywodzącymi na myśl Speedstery produkowane od 1988 r. Zamiast miękkiego dachu jest lekka osłona, którą można montować na parkingu.

Porsche Macan FL

Z zewnątrz upodobiło się do najnowszych modeli w gamie. Tylne lampy zostały połączone diodowym pasem świetlnym. Nowe jest również wnętrze ze sportową kierownicą GT i umieszczonym na niej pokrętle zmiany trybów jazdy oraz przyciskiem Sport Response. Nowe są także kolory nadwozia.

Elektroniczną nowością jest asystent jazdy w korku Traffic Jam Assist, z adaptacyjnym tempomatem, zdolnym półautonomicznie prowadzić auto z prędkością do 60 km/h. System nie tylko przyspiesza i hamuje, rusza i zatrzymuje auto, ale też podąża za poprzedzającymi pojazdami, zmieniając np. pas.



HOTEL OPON

 **EUROMASTER**

ODDAJ SWOJĄ FLOTĘ W RĘCE EKSPERTÓW

Masz kilka czy kilka tysięcy samochodów osobowych?
Potrzebujesz kompleksowego serwisowania?
Możemy pomóc!



Euromaster to:

Profesjonalna
obsługa

Blisko 100
serwisów
stacjonarnych

Ponad 100
serwisów
partnerskich
do obsługi
flot

Ponad 60
serwisów
mobilnych

Dowiedz się więcej:

Tomasz Misiuna / 605 550 892 / tomasz.misiuna@euromaster.com

JESTEŚ W DOBRYCH RĘKACH
euromaster.pl

 **EUROMASTER**
Serwisowanie Opon i Pojazdów

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS,

CZYLI JAK POŁĄCZYĆ TRADYCJĘ I NOWOCZESNOŚĆ

100 lat doświadczenia w produkowaniu samochodów i 80 lat w dziedzinie konstruowania i produkcji aut napędzanych na cztery koła owocuje właśnie takimi modelami, jak Mitsubishi Eclipse Cross. Najnowszy model Mitsubishi Motors to nowe otwarcie, ale i kontynuacja największych osiągnięć marki. To nowoczesny design, który nie powstałby, gdyby nie rosnące wymagania klientów.

22

tekst

Oprac. FLOTA

Najbardziej niecierpliwi klienci mogą już odbyć jazdę testową wybranym modelem i wybrać ten, który najbardziej przypadnie im do gustu – w polskich salonach Mitsubishi Motors jest już dostępna pełna gama wersji zupełnie nowego Mitsubishi Eclipse Cross.

Jak się wyróżnić

Nowy model może sporo namieszać w szupkach sprzedaży – konkurować będzie przede wszystkim z Volkswagenem Tiguan, Mazdą CX5 i Volvo XC40. Wyróżnia się sportową sylwetką SUV-a coupé, znakomitymi

osiągami i precyzją prowadzenia dzięki sztywnemu, ale jednocześnie komfortowemu zawieszeniu i najnowszej generacji układem kontroli napędu na cztery koła – Super-All Wheel Control (znanego z Mitsubishi Lancera Evolution). Auto napędza turbodoładowany silnik benzynowy z podwójnym systemem wtryskowym o pojemności 1.5 l i mocy 163 KM, który współpracuje z 8-biegową automatyczną przekładnią CVT i 6-biegową, manualną skrzynią biegów.

Nie da się ukryć, że najnowsze dzieło Mitsubishi jasno świeci na tle konkurencji. Tu przewagę daje mu między innymi bardzo bogate wyposażenie już w podstawowej wersji (Inform). Do naszej dyspozycji już w „bazowym” pakiecie otrzymamy np.: automatyczne światła drogowe, system ograniczający skutki kolizji czołowych FCM, system ostrzegający o nieplanowanej zmianie pasa ruchu LDW, tempomat ze sterowaniem w kierownicy, automatyczną klimatyzację, 16-calowe aluminiowe obręcze kół, siedem poduszek bezpieczeństwa, radioodtwarzacz CD/MP3,



czujnik deszczu, przyciemniane szyby, relingi dachowe czy podgrzewane boczne lusterka. W najbogatszej wersji, Instyle, na liście wyposażenia znajdziemy szklany, panoramiczny, otwierany dach, precyzyjny system nagłośnienia Rockford Fosgate, w którym zakochają się nie tylko melomani, czy fotel kierowcy regulowany elektrycznie w czterech płaszczyznach.

To jednak nie wszystko, z czego będą zadowoleni posiadacze tego japońskiego auta o niezwykle przykuwającej wzrok sylwetce – niezależnie od wersji, na którą się zdecydują.

Niepowtarzalny język

To, co bowiem jeszcze bardziej wyróżnia go z tłumu, to wyraźnie inny od pozostałych język designu. Mamy tu więc wyjątkowe linie, ostre i miękkie jednocześnie, doskonale połączone z nadwoziem SUV-a akcenty sportowe, takie jak wydłużona linia maski i opadający w tył dach z „podwójną bariką”, która służy poprawie aerodynamiki i zwiększeniu przestronności kabiny. Do elementów przyciągających wzrok trzeba zaliczyć także duży rozstaw osi i koncepcję optycznie dwudzielnej klapy bagażnika. Na deser mamy niespotykany w motoryzacji sposób lakierowania nadwozia, dający trójwymiarowy efekt głębi (kolor P26 – diamentowa czerwień). Nie da się przejść obok tego modelu obojętnie.

Przejdźmy na chwilę do wnętrza. Ci, którzy wiedzą, że Mitsubishi gwarantuje najwyższą jakość wykończenia, tylko utwierdzą się w tym przekonaniu. Kokpit został wykończony tak, żeby spełniał oczekiwania najbardziej wymagających klientów – na wszystkich wielkopowierzchniowych elementach wykorzystano miękkie, trójwymiarowe materiały i połączono je kontrastowo z mocnymi akcentami. Wszystkie elementy, które tu znajdziemy, zastosowano w zgodzie

z najważniejszymi zasadami funkcjonalności, ale i intuicyjności – każdy element jest doładnie tam, gdzie można się go spodziewać. Po raz pierwszy w modelu Mitsubishi zastosowano także wyświetlacz przezierny HUD. Dzięki niemu kierowca ma najważniejsze informacje w swoim polu widzenia, co sprawia, że nie musi odrywać wzroku od drogi. Nawet jeśli wybieramy się w daleką podróż, nie musimy też martwić się o komfort i wygodę – o to zadbały zaprojektowane od nowa fotele, doskonale zespolone z pojazdem.

Na koniec przejdźmy jeszcze do tego, co kierowcy lubią najbardziej, a więc do niespodzianki, która czeka pod maską. Do napędu nowego Mitsubishi Eclipse Cross wykorzystano benzynowy turbodoładowany silnik z podwójnym systemem wtryskowym 4B40 z rodziny silników 4B1. Silnik dysponuje pojemnością 1,5 l, generuje 163 KM i imponuje szybkością reakcji na ruchy pedału gazu oraz niezwykle elastycznością, której wielu może mu pozazdrościć. Możemy też wybierać między napędem tylko na oś przednią lub na obie osie. Napęd może być przenoszony w trzech trybach wybieranych przez kierowcę – są to Auto, Gravel („szuter”) oraz Snow („śnieg”).

O optymalną dystrybucję siły napędowej dba tu z kolei system Super-All Wheel Control (S-AWC), który działa w oparciu o dane z Układu Aktywnej Kontroli Znoszenia i czujników umieszczonych w całym aucie, w tym czujnika kąta obrotu kierownicy, czujnika przyspieszenia wzdłużnego, przyspieszenia bocznego, czujnika znoszenia, prędkości, obciążenia itp.

S-AWC gwarantuje ogromną moc możliwości – zapewnia lepszą dokładność śledzenia toru jazdy na zakrętach, poprawę stabilności jazdy na wprost, stabilność przy zmianie pasa ruchu czy przy jeździe po nawierzchni o niskim współczynniku przyczepności. To sprawia, że podróż staje się bezpieczniejsza niż do tej pory, a kierowca otrzymuje wsparcie, którego nie można przecenić.

Dla bezpieczeństwa

O jego – i pasażerów – bezpieczeństwo dba także cała armia wspierających systemów. Mamy tu więc m.in. system ograniczający skutki kolizji czołowych, który ostrzega o ryzyku kolizji, ogranicza jej skutki, a nawet potrafi jej zapobiec dzięki funkcji automatycznego hamowania awaryjnego; system informujący o niezamierzonej zmianie pasa ruchu czy o obecności innego użytkownika drogi w martwym polu lusterek. Nie zabrakło także adaptacyjnego tempomatu z automatycznym utrzymywaniem bezpiecznego odstępu od poprzednika czy systemu kamer dookólnych, dzięki któremu na ekranie centralnym obraz pokazuje samochód „z lotu ptaka”.

Nowe Mitsubishi Eclipse Cross jest dostępne w ośmiu konfiguracjach, pięciu wersjach wyposażenia (Inform, Invite Plus, Intense, Intense Plus i Instyle) i siedmiu kolorach nadwozia. Klientów na pewno zadowoli fakt, że aż pięć z ośmiu wersji oferuje automatyczną, 8-biegową przekładnię CVT. Posiadaczami nowego Mitsubishi Eclipse Cross możemy stać się już od 89 990 zł. Czas najwyższy, by rozważyć najnowszą propozycję japońskiego koncernu z ponad 100-letnią tradycją. 



SZYKOWNY MIEJSKI STYL W HYBRYDOWYM WYDANIU – MINI COUNTRYMAN SE PLUG-IN HYBRID

Jestem przekonany, że hybrydy są półproduktem. Ich popularność w Polsce jest spowodowana jeszcze lichym stanem infrastruktury i brakiem tak skutecznych zachęt i benefitów dla właścicieli, jakie obserwujemy choćby w Europie Zachodniej.

Ceny hybryd również nie zachęcają do zakupu, a segment premium dopiero kilka lat temu otworzył się na ten rodzaj napędu, błyskawicznie implementując go do niektórych najlepiej sprzedających się modeli. MINI zainwestowało w Countrymana, który zyskał możliwość pokonania kilkudziesięciu kilometrów wyłącznie na prądzie. Jak się sprawdza takie rozwiązanie?



tekst
WOJCIECH KUKUŁA
redaktor naczelny magazynu „Flota”



Napęd plug-in hybrid

MINI zostało stworzone do pokonywania miejskich arterii w modernistycznym i nowoczesnym opakowaniu. Teraz model Countryman dostępny jest z funkcjonalnym napędem plug-in hybrid, gwarantującym pokonanie nawet 40 km w trybie elektrycznym bezemisyjnym. Korzystając wyłącznie z silnika elektrycznego, nasze MINI rozpędzimy do 125 km/h. Pokładowy zestaw kabli umożliwia szybkie ładowanie do pełna z gniazda 230 V w nieco ponad 3 h, a szybkie ładowarki miejskie gwarantują 80% poziomu naładowania baterii już w kilkanaście minut. Napęd elektryczny to idealne rozwiązanie w ruchu miejskim – większość trasy możemy pokonać bezszelestnie, bez emisji szkodliwych substancji i za naprawdę symboliczny koszt. Bateria o pojemności 5,7 kWh i 165 Nm momentu obrotowego silnika elektrycznego dają masę frajdy z jazdy.

Przyszłościowa wszechstronność

ONZ prognozuje, że do roku 2050 prawie dwie trzecie ludzi na świecie będzie mieszkać w miastach. Pomiędzy 2000 a 2050 r. liczba podróży dziennie na całym świecie potroi się, a nawet wzrośnie czterokrotnie. To sprawia, że napęd elektryczny będzie coraz powszechniejszy. MINI Countryman plug-in hybrid to połączenie 3-cylindrowego 1,5-litrowego silnika benzynowego i motoru elektrycznego. Łączna znamionowa moc całego zestawu to 385 Nm, a emisja w cyklu mieszanym to zaledwie 49 g/km. Pojazd w trybie miejskim spala tyle paliwa, co niewielki skuter (< 3 l/100 km), natomiast zużycie prądu jest na zadowalającym poziomie (ok. 12 kWh/100 km). Pierwszą „setkę” hybrydowe MINI zdobywa w 6,8 s, a zasięg w połączeniu z 36-litrowym bakiem to około 500 km.

Finansowanie i TCO

MINI Cooper S E Countryman ALL4 dostępny jest od 149 500 zł. Dzięki finansowaniu MINI Financial Services lub Alphabet Polska Fleet Management klient ma dostęp do produktów finansowych gwarantujących mu użytkowanie modelu w cenie niewiele przekraczającej 1000 zł netto miesięcznie. 2-letnia fabryczna gwarancja bez problemu może zostać rozbudowana o pakiety serwisowe i dodatkowe zabezpieczenie mechaniczne wliczone w niską i łatwą do zaplanowania cenę miesięcznych rat. Łączne koszty użytkowania MINI hybrydowego przy typowo miejskim użytkowaniu nie powinny być wysokie – cena naładowania całego akumulatora wynosi nieco ponad 3 zł przy rynkowej cenie prądu. Przy mądrym planowaniu ładowania i użytkowania auto będzie niezawodnym środkiem mobilności w ekologicznym wydaniu.



Szlachecki rodowód

MINI Countryman obecnie jest na rynku od 2010 r. Od 2016 r. mamy możliwość zakupu drugiej generacji bardzo eklektycznego i ciekawego modelu. Tylko w Europie w zeszłym roku sprzedano blisko 50 000 egzemplarzy modelu Countryman/ Paceman. W tym roku tylko w Europie sprzedano 1009 sztuk hybrydowego Countrymana, plasując ten produkt w TOP10 najchętniej wybieranych modeli aut hybrydowych i elektrycznych w Europie (dane za sierpień 2018 r.). MINI czerpie ze swojej historii sprzed zakupu marki przez Grupę BMW – tradycyjne rysy łączą się z najnowocześniejszymi technologiami upakowanymi w gokartowym nadwoziu i niespotykanym wręcz połączeniu właściwości jezdnych – uterenowionych, niskoemisyjnych, sportowych i miejskich.

Stylistyka nadwozia

MINI Countryman budzi ciekawość, zwraca na siebie uwagę pudełkowatą bryłą zwieńczoną lekką obłą kreską na krawędziach. Stylistyka przedniego grilla oraz obłoczek przednich lamp nadają konstrukcji lekkości pomimo pokazanych rozmiarów – 4,3 m długości i 2670 mm rozstawu osi. Niespełna 1,6 m wysokości i około 0,8 m zwisu przedniego i tylnego gwarantują obecność sportowego ducha w nowoczesnym atletycznym cieple miejskiego odkrywcy. Duży rozstaw kół jest gwarantem przestrzeni w środku. Z zewnątrz ekologiczna stylistyka jest dyskretna i elegancka – żółte detale, np. „S” w napisach „Cooper S” na atrapie chłodnicy i pokrywie bagażnika lub logo „E” z tyłu i na ozdobnikach bocznych czy MINI „na kablu”, wyglądają niesamowicie!

Terenowe zacięcie i moc

ALL4 oznacza więcej możliwości, większe bezpieczeństwo i rozbudzoną ciekawość eksploratora. Napęd na cztery koła, oferowany w MINI Countryman plug-in hybrid, wyzwala od razu chęć zdobywania. W wydaniu tego modelu przednią oś napędza benzynowy silnik Twin Power Turbo o mocy 100 kW/136 KM, który sprzęgnięto z 6-stopniową automatyczną skrzynią Steptronic. Tylną oś napędza silnik elektryczny o mocy 65 kW/88 K. To złożony i zaawansowany elektryczny napęd na wszystkie koła o niezwyklej efektywności działania – duży moment obrotowy, inteligentne zarządzanie napędem i skuteczne magazynowanie energii podczas jazdy. Wyściełana ławka Picnic Bench pod wyjmowaną podłogą zamienia krawędź bagażnika w wygodne miejsce do siedzenia podczas spontanicznych przerw w jeździe. W drogę!



Premium w MINI wydaniu

MINI jest ucieleśnieniem segmentu premium w bardziej street-artowym i popowym wydaniu. W MINI jest mniej biznesu, ale więcej kolorytu i radości niż w prezesowskich limuzynach. MINI Countryman to wybór doskonały – wysokiej klasy materiały wykończeniowe, zestawione ze sobą w sposób elegancki i często niejednoznaczny na pierwszy rzut oka. Wnętrze wykończono skórą, miękkim tworzywem i aluminium. Trzy kolory iluminacji wnętrza to wyśmienite zwiercienie detali, które naprawdę robią różnicę. Charakterystyczne włączniki, prędkościomierz sprzężony z kierownicą i nieoczywiste zestawienie kształtów i faktur – to jest to, czego potrzebuje Twoja firma i Twój biznes, aby zyskać bardziej pikantny charakter.

Technologia

Centralny, kolorowy, ponad 8-calowy okrągły wyświetlacz jest sercem każdego MINI. Pięknie iluminowany okrąg jest miejscem dostępu do systemu MINI Connected. System jest idealnym połączeniem pomiędzy Twoim autem a Twoim cyfrowym środowiskiem. MINI Connected płynnie integruje Twój smartfon, różne aplikacje na smartfony i aplikację MINI Connected z pojazdem, który wyposażony jest we własną kartę SIM. Wszystkie funkcje MINI Connected są stale rozwijane, dzięki czemu każda jazda jest ciekawsza, bardziej relaksująca i komfortowa niż kiedykolwiek dotąd. MINI daje napęd mobilności, a dzięki wspianemu i intuicyjnemu systemowi potrafi sprawić, że Cooper S E Countryman ALL4 będzie współgrał z naszym naturalnym biznesowym trybem życia.

Przestrzenność

MINI Cooper S E Countryman ALL4 to nie kompaktowa zabawka. To wszechstronny pojazd do codziennej użyteczności biznesowej. 405 l bagażnika, które dzięki składanej kanapie w systemie 40 : 20 : 40 można powiększyć do 1275 l, to dobra propozycja dla żądnych przygód pracowników. Ustawne kształty bagażnika pozwalają na wykorzystanie każdego centymetra przestrzeni i umożliwiają zabranie kilku lotniskowych walizek. Dobre samopoczucie w kabinie to pewnik. Hybrydowe MINI to doskonała zabawa, ale i biznesowe zobowiązanie, że postawiło się na produkt nie tylko mocno definiujący charakter firmy, ale i spogląda się rozwojowo na mobilność i przychylnie zerka na ekologiczną sferę użytkowania aut w firmie.

BAZOWE WYPOSAŻENIE A WYBÓR KLIENTA – SEGMENT C POD LUPĄ

Kupno samochodu za cenę podstawową, którą kuszą klientów producenci w reklamach, zazwyczaj oznacza wejście w posiadanie egzemplarza, który spełnia swoje zasadnicze zadanie, czyli pozwala się przemieszczać, ale oferuje nieraz niezadowalającą jak na dzisiejsze standardy ilość dodatków na pokładzie.

W poprzednim numerze „Floty” przedstawiłem, jak wygląda sytuacja w segmencie B i ile trzeba dopłacić do jego przedstawicieli, aby uzyskać rozsądny poziom wyposażenia – średnio okazało się, że konieczne jest dodanie 23% początkowej wartości auta. Teraz czas przyjrzeć się segmentowi C.



tekst
MICHAŁ STRYŻEWSKI

Samochody w nim oferowane domyślnie mają więcej dodatków – ale też oczekiwania ich nabywców są większe. Sprawdźmy, ile trzeba realnie za nie zapłacić, aby te oczekiwania zaspokoić.

Przeanalizowanych zostanie 10 modeli, w których porównam ceny bazowe oraz te, które trzeba zapłacić za samochód posiadający na liście wyposażenia kilka ułatwiających życie dodatków, ale bez żadnej ekstrawagancji w stylu ekranu przeziernego (HUD) czy szyberdachu.

Udogodnienia, które będą musiały znaleźć się w każdym z porównywanych modeli, mają przede wszystkim poprawiać bezpieczeństwo oraz zapewniać odpowiedni poziom komfortu jazdy. Zaliczają się do nich: czujniki parkowania z przodu i z tyłu, kamera cofania, fotel kierowcy z regulacją odcinka lędźwiowego, światła przeciwmgłowe, czujnik deszczu i zmierzchu, pełne światła LED i samościemniające się lusterko wsteczne. Wszystkie poniżej omawiane

auta wyposażone są seryjnie w klimatyzację oraz radio, dlatego tych elementów na liście nie uwzględniłem.

Škoda Octavia

Przegląd zaczynamy od modelu, który regularnie okupuje szczytowe pozycje w rankingach sprzedaży samochodów w Polsce. Octavia startuje z ceną 73 900 zł brutto (60 081 zł netto) za wersję Active, pod której maską pracuje silnik benzynowy 1.0 TSI 115 KM. Z przedstawionej powyżej listy obowiązkowych elementów wyposażenia bez dopłat w Škodzie nie otrzymamy nic.

Wszystkie opcje wymagają dopłaty – przy czym część z nich nie jest dostępna dla bazowej wersji Active, więc swoje spożycie od razu wypada kierować na wyższą Ambition, kosztującą od 79 450 zł brutto (64 953 zł netto). W niej za 1100 zł (ceny dodatków podaję tylko w kwotach brutto) dokupić można pakiet Amazing, w ramach którego do Octavii dodawane są czujniki parkowania z przodu i z tyłu, a przy okazji tempomat, automatyczna klimatyzacja i radio BOLERO z ekranem 8”. Jest to istotne, bo obecność większego wyświetlacza jest niezbędna do zakupu kamery cofania, kosztującej 1550 zł. 800 zł dopłacić należy za czujniki deszczu i zmierzchu, pełne światła LED powiększają kwotę o 4200 zł, a samościemniające lusterko wsteczne – o 250 zł. W Ambition w standardzie



Tab. 1. Porównanie ceny bazowej i docelowej danego modelu

Model	Cena wyjściowa brutto	Cena wyjściowa netto	Cena docelowa brutto	Cena docelowa netto
Škoda Octavia	73 900,00 zł	60 081,30 zł	87 350,00 zł	71 016,26 zł
Opel Astra	66 700,00 zł	54 227,64 zł	82 650,00 zł	67 195,12 zł
Ford Focus	72 220,00 zł	58 715,45 zł	82 650,00 zł	67 195,12 zł
Renault Megane	60 300,00 zł	49 024,39 zł	78 150,00 zł	63 536,59 zł
Toyota Auris	68 900,00 zł	56 016,26 zł	87 100,00 zł	70 813,01 zł
Fiat Tipo	56 300,00 zł	45 772,36 zł	68 800,00 zł	55 934,96 zł
Peugeot 308	68 000,00 zł	55 284,55 zł	85 400,00 zł	69 430,89 zł
Volkswagen Golf	63 280,00 zł	51 447,15 zł	85 190,00 zł	69 260,16 zł
Hyundai i30	62 600,00 zł	50 894,31 zł	93 300,00 zł	75 853,66 zł
SEAT Leon	59 900,00 zł	48 699,19 zł	75 133,00 zł	61 083,74 zł



oferowane są światła przeciwmgłowe oraz fotel kierowcy, pozwalający regulować odcinek lędźwiowy. Finalnie za interesujący nas egzemplarz bestsellera Škody trzeba zapłacić 87 350 zł brutto (71 016 zł netto), o 18% więcej niż za wersję podstawową.

Opel Astra

Cennik propozycji Opla rozpoczyna się ceną 66 700 zł brutto (54 227 zł netto), za którą klient otrzymać może odmianę Essentia z silnikiem benzynowym 1.0 Turbo 105 KM. Tutaj również na liście wyposażenia standardowego próżno jest szukać interesujących nas na potrzeby tego tekstu pozycji.

Tak samo jak w przypadku Octavii – w Astrze, aby domówić niezbędne dodatki, konieczne jest zdecydowanie się na wyższą wersję wyposażeniową Enjoy, która kosztuje od 69 800 zł brutto (56 747 zł netto). Opel od Škody różni się jednak tym, że w odmianie Enjoy

wszystkie opcje wymagają dopłaty. Czujniki parkowania kosztują 1850 zł, kamera cofania 2000 zł, fotel kierowcy z regulacją odcinka lędźwiowego 1600 zł,

światła przeciwmgłowe 800 zł, pełne matrycowe światła LED 5900 zł, a czujniki deszczu i zmierzchu, oferowane w pakiecie ze samościemniającym się lustrem wstecznym, zwiększają cenę samochodu o 700 zł. Po uwzględnieniu wszystkich powyższych kwot za pożądaną przez nas egzemplarz Astry zapłacić trzeba 82 650 zł brutto (67 195 zł netto), co przekłada się na wzrost ceny względem podstawy o 24%.

Ford Focus

Focus w momencie pisania tych słów to bardzo świeży na rynku model, debiutujący w połowie 2018 r. Ford ustalił jego bazową cenę na 72 200 zł brutto (58 715 zł netto), za którą można nabyć wersję Trend z podstawowym silnikiem benzynowym 1.0 EcoBoost 100 KM. Płacąc taką kwotę, w standardzie otrzymuje się czujnik zmierzchu oraz fotel, w którym można dobrać podparcie odcinka lędźwiowego.



Reszta niezbędnych elementów wyposażenia wymaga sięgnięcia głębiej do portfela, a część z nich oferowana jest jedynie w wyższej odmianie Trend Edition, która kosztuje minimum 77 200 zł brutto (62 764 zł netto). W ramach bogatszej wersji zawarte są światła przeciwmgłowe, a dopłaty wymagają: czujniki parkowania 1000 zł, kamera cofania 1200 zł, światła LED 2650 zł, czujnik deszczu w pakiecie z samościemniającym się lustremko wstecznym 600 zł. Po zsumowaniu daje to kwotę 82 650 zł brutto (67 195 zł netto), czyli większą od podstawowej o 14%.

Renault Megane

Przedstawiciel tego francuskiego producenta w segmencie C oferowany jest w cenie zaczynającej się od 60 300 zł brutto (49 024 zł netto) za odmianę Life, pod maską której pracuje wolnossąca benzyna SCe 115 KM. Cena początkowa jest w przypadku Megane wyraźnie niższa niż u dotychczas przedstawionych konkurentów, więc nie powinno dziwić, że wszystkie niezbędne dodatki wymagają dopłaty.

Aby móc wydać na nie pieniądze, konieczne jest zamówienie wyższej wersji Intens. Jest to druga „od góry” najbogatsza odmiana (nieusportowiona – GT Line, GT i R.S. nie licząc), której cena zaczyna się od 70 200 zł brutto (57 073 zł netto). Pomimo sporego skoku w kwestii poziomów wyposażenia, bazowy silnik SCe 115 wciąż jest możliwy do zamówienia. W Intens bez dopłat z listy wymaganego wyposażenia otrzymujemy fotel z regulowanym

odcinkiem lędźwiowym, światła przeciwmgłowe, czujnik deszczu i zmierzchu oraz samościemniające się lustroko wsteczne. Czujniki parkowania oferowane wraz z kamerą cofania kosztują ekstra 2500 zł, a pełne światła LED 5450 zł. Kupując je, w pakiecie dostaje się wyświetlacz przezierny, system kontroli pasa ruchu i rozpoznawanie znaków drogowych. Cena tak skonfigurowanego Renault wynosi 78 150 zł brutto (63 536 zł netto). Oznacza to wzrost względem bazowej ceny o 30%.

Toyota Auris

Ten japoński hatchback części osób karzy się pewnie głównie z odmianą hybrydową, ale nie zmienia to faktu, że aby kupić Aurisa możliwie tanio, trzeba zdecydować się na benzynę 1.33 Dual VVT-i 99KM. Wtedy, w połączeniu z wersją wyposażeniową Active, można wejść w posiadanie tego samochodu za 68 900 zł brutto (56 016 zł netto). Nie dostaniemy wtedy jednak na pokładzie żadnego elementu z listy dodatków, które nas interesują, a większości z nich do bazowej odmiany nie można nawet zamówić.

Aby uzyskać taką możliwość, konieczne jest zdecydowanie się na wyższą wersję Premium, której ceny zaczynają się od 74 700 zł brutto (60 731 zł netto). Dopłacając do Premium, lista dodatków automatycznie rozszerza się o kamerę cofania, światła przeciwmgłowe oraz czujnik zmierzchu. Czujniki parkowania z przodu i z tyłu, regulacja odcinka lędźwiowego

w fotelu kierowcy, czujnik deszczu i samościemniające się lustroko wsteczne wchodzi w skład pakietu Comfort, który kosztuje 6500 zł. Dopłaty 5900 zł wymaga pakiet Dynamic, którego zamówienie jest konieczne, by cieszyć się pełnymi światłami LED. Poza diodami zawiera on w sobie 17" felgi aluminiowe, przyciemniane szyby, grill w kolorze Night Sky i sportowe fotele z wstawkami z alcantary. Po zsumowaniu wszystkich dodatkowych kosztów cena zatrzymuje się na kwocie 87 100 zł brutto (70 813 zł netto) – większej o 26% względem bazowej.

Fiat Tipo

Fiat oferuje swojego przedstawiciela segmentu C za minimum 56 300 zł brutto (45 772 zł netto) – tyle kosztuje odmiana Pop z silnikiem benzynowym 1.4 95 KM. Na liście wyposażenia nie znajdują się żadne, wybrane na potrzeby tego tekstu, elementy.

Zamówić je można po uprzednim zdecydowaniu się na bogatszą wersję Easy, której cena startuje od 61 300 zł brutto (49 837 zł netto). Po tej inwestycji dopiero można zacząć zamawiać dodatki. Samościemniające lustroko wsteczne, czujnik zmierzchu i deszczu, kamera cofania oraz czujniki parkowania oferowane są w kosztującym 2500 zł pakiecie City. W tym miejscu trzeba przy Tipo postawić gwiazdkę, ponieważ oferuje on jedynie czujniki parkowania z tyłu – przednich nie można zamówić do tego modelu. Kolejną gwiazdkę opisujący Fiat zyskuje przy oświetleniu – za 3500 zł oferowane są w nim bixenony – LED-ów producent nie przewidział. Już bez żadnych zastrzeżeń wspomnieć mogę, że światła przeciwmgłowe kosztują 900 zł, a fotel z regulacją podparcia lędźwi – 600 zł. Finalnie zatem cena rośnie do 68 800 zł brutto (55 934 zł netto), czyli o 22% względem podstawy. Warto jednak pamiętać o tym, że wiąże się ona z pewnymi czujnikowo-diodowymi kompromisami.

Peugeot 308

Hatchback z lwem na masce ma cennik, który rozpoczyna się kwotą 68 000 zł brutto (55 284 zł netto), za którą klient otrzymać może samochód w podstawowej wersji Access i z silnikiem 1.2 PureTech 110 KM pod maską – ale za wszystkie wymagane w tym tekście dodatki musi zapłacić ekstra.

Aby mieć taką możliwość, konieczne jest zdecydowanie się na najbogatszą wersję wyposażeniową Allure, ponieważ tylko





Trzeba przyjąć, że średnio, kupując samochód z segmentu C i doposażając go w wybrane na potrzeby tego tekstu dodatki, trzeba wydać 27% więcej niż wynosi jego podstawowa cena.

w niej Peugeot oferuje pełne światła LED. Jej cena to minimum 80 100 zł brutto (65 121 zł netto) – wyższa odmiana nie wymusza zdecydowania się na mocniejszy silnik, wciąż pod maską pracować może podstawowy PureTech 110 KM. Wybierając Allure, w standardzie otrzymuje się czujniki parkowania z przodu i z tyłu, fotel z regulacją odcinka lędźwiowego, czujniki deszczu i zmiernych, samodziennie się lusterko wsteczne i światła przeciwmgłowe. Dodatkowych wydatków wymaga jedynie kamera cofania, kosztująca 1300 zł, oraz światła LED, za które zapłacić trzeba 4000 zł. Ostatecznie zatem doposażony Peugeot 308 to wydatek 85 400 zł brutto (69 430 zł netto) – o 26% większy niż w wersji podstawowej.

Volkswagen Golf

Wersja wyposażeniowa City oraz silnik benzynowy 1.0 TSI 85KM – te elementy składają się na bazową odmianę Golfa, która kosztuje od 63 280 zł brutto (51 447 zł

netto). Z listy niezbędnych dodatków w Volkswagenie znalazły się jedynie czujniki parkowania z przodu oraz z tyłu. Co ciekawe – w standardzie obecne są tylko w City, w bogatszych odmianach wymagają one dopłaty 1100 zł.

A przejście na wyższą wersję wyposażeniową Comfortline jest w przypadku Golfa konieczne, aby móc zamówić wszystko, czego potrzebujemy do tego zestawienia. Kosztuje ona 79 650 zł brutto (64 756 zł netto), oznacza wybór mocniejszego silnika 1.0 TSI 110 KM i bez dopłat znaleźć można w niej fotel z regulacją odcinka lędźwiowego. Za kamerę cofania zapłacić trzeba 960 zł, światła przeciwmgłowe kosztują 720 zł, czujnik deszczu, światła LED (Mid) 2230 zł, czujniki parkowania 1100 zł, a czujniki zmiernych, deszczu oraz samodziennie się lusterko występują w pakiecie za 530 zł. Sumując wszystko – wychodzi 85 190 zł brutto (69 260 zł netto). Wzrost względem bazowej odmiany to 35%.

Hyundai i30

Cennik i30 rozpoczyna się kwotą 62 200 zł brutto (50 894 zł netto), za którą otrzymać można wersję Classic Plus, połączoną z silnikiem 1.4 MPI 100 KM. W tej cenie z interesujących nas rzeczy otrzymujemy jedynie czujnik zmiernych.

Aby móc „uzbroić” ten model w resztę dodatków, trzeba spojrzeć w kierunku bogatszych odmian, a konkretnie topowej Premium. Tylko w niej znaleźć można światła LED czy czujniki parkowania z przodu. Nie wymagają one jednak żadnych dopłat, ponieważ Hyundai, tworząc cennik, pozostał wierny azjatyckim wzorcom i oferuje klientom kilka poziomów wyposażenia i niewielką liczbę pojedynczych opcji, które zamówić można do nich dodatkowo. W związku z tym do kwoty 93 300 zł brutto (75 853 zł netto) nie trzeba już nic dodawać. I dobrze, bo i tak jest ona większa niż podstawowa aż o 49%. W jej ramach otrzymuje się przy okazji mocniejszy silnik 1.4 T-GDI 140 KM.

SEAT Leon

Chcąc stać się właścicielem Leona, trzeba przygotować minimum 59 900 zł brutto (48 699 zł netto), aby wyjechać z salonu wersją Referencje z silnikiem 1.2 TSI 85 KM i nie mieć na pokładzie żadnego elementu z listy rozsądnego poziomu wyposażenia.

Wszystkie dodatki można zamówić dopiero w wersji Full LED, której cena rozpoczyna się kwotą 72 100 zł brutto (58 617 zł netto), w której uwzględniony jest już mocniejszy silnik 1.2 TSI 110 KM. Dopłat nie wymagają też pełne światła LED wraz z przeciwmgłowymi i fotel z regulacją odcinka lędźwiowego. Kamera cofania oznacza dodatkowy wydatek równy 1034 zł, a czujnik deszczu, zmiernych, sensory parkowania oraz samodziennie się lusterko wsteczne w pakiecie kosztują 1999 zł. Przekłada się to na ostateczną kwotę 75 133 zł brutto (61 083 zł netto), oznaczając wzrost względem bazowej odmiany o 25%.

Podsumowując, trzeba więc przyjąć, że średnio, kupując samochód z segmentu C i doposażając go w wybrane na potrzeby tego tekstu dodatki, trzeba wydać 27% więcej niż wynosi jego podstawowa cena. Sytuacja jest zatem podobna jak w segmencie B – bazowa wersja jest dopiero punktem wyjścia do tworzenia rozsądnego wyposażonego egzemplarza, który nie tylko dowiezie nas do celu, ale również pozwoli skorzystać z dobrodziejstw współczesnej motoryzacji, poprawiających komfort oraz bezpieczeństwo jazdy.

LEASING DLA OSZCZĘDNYCH, CZYLI SZUKAMY AUTA FIRMOWEGO ZA MNIEJ NIŻ 1000 ZŁ

Młode, nowe firmy wkraczające na rynek zwykle nie mogą pochwalić się potężnymi zasobami finansowymi. Trudno sobie jednak wyobrazić pracę w niektórych branżach bez posiadania samochodu. Poniżej sprawdzimy możliwości, jakie daje leasing, a konkretniej – poszukamy nowego samochodu z ratą do 1000 zł miesięcznie. Wbrew pozorom wybór jest całkiem spory.

32



tekst

MICHAŁ GRYGIER

Producenci oferują bardzo odmienne warunki finansowania leasingu. Jedni nie wymagają wkładu początkowego, u innych będzie on symboliczny, a niektórzy wymagają sporej zapłaty na dzień dobry. Opcji zakończenia naszej przygody z samochodem także jest kilka. Możemy oczywiście auto wykupić, oddać lub zamienić na inne, nowsze. Przyjrzymy się ofercie dla małych firm, które nie chcą wydawać zbyt dużej kwoty na miesięczną ratę. Spróbujemy zamknąć się w kwocie około 1000 zł. Wysokość raty zależy rzecz jasna od liczby lat, przez które będziemy auto użytkować. W głównej mierze skupimy się na najbardziej powszechnej umowie, podpisanej na dwa lata. Ale nie tylko. Sporo zmienia także deklarowany roczny przebieg i właśnie wpłata własna. Tę ostatnią spróbujemy ograniczyć, przedstawiając propozycje, które nie wymagają takowej (choć nie zawsze),

a i nie u wszystkich producentów jest to możliwe. Warto jednak pamiętać, że każdy kolejny procent wpłaty własnej to nieco niższa rata miesięczna. Każdy producent jest elastyczny, jeden bardziej, drugi mniej. Jednak, negocjując konkretne warunki umowy, można zgrać nasze oczekiwania z oczekiwaniami sprzedawcy. Tak czy inaczej, do 1000 zł miesięcznie wybór mamy ogromny!

Zacznijmy alfabetycznie... Audi

Wielkiego wyboru tu nie mamy, jednak okolice 1000 zł miesięcznie wystarczą na przynajmniej trzy modele w Audi Perfect Lease. To w końcu nieźle, bo przecież Audi to marka premium. I, jak doskonale wiemy, zwyczajowo w Ingolstadt tanio nie jest. Kosztujące 65 285 zł netto (80 300 brutto) Audi A1 Sportback może stać w naszym garażu już za 708 zł netto

miesięcznie. Jednak wtedy mamy roczny limit kilometrów na poziomie 10 000, a umowę minimalnie na 36 miesięcy. Gdy mamy potrzebę jeżdżenia więcej i dalej, skusimy się na limit 45 000 rocznego przebiegu, umowę na 24 miesiące i zero wpłaty wstępnej. Taka „najdroższa” opcja kosztować będzie miesięcznie dokładnie 1005 zł netto. Nieźle. A jeżeli potrzebujemy czegoś większego, to rzeczony 1000 zł w Audi wystarczy też na kompaktowy model A3 Sportback. Za 955 zł netto miesięcznie otrzymamy 10 000 rocznego przebiegu w umowie na 36 miesięcy. Chcąc podnieść liczbę kilometrów do 45 000, dopłacimy nieco ponad 100 zł. A co, jeżeli nasza





firma chce być modna? Wtedy „musimy” w leasing wziąć SUV-a! Stać nas będzie na model Q2 z 1-litrowym silnikiem o mocy 116 KM w okresie leasingowania na 36 miesięcy, jednak z wpłatą własną w wysokości 5000 zł i rocznym limitem kilometrów na poziomie 30 000. Kosztować to będzie 1014 zł netto miesięcznie. Najtańsza opcja większego modelu A4 bez opłaty wstępnej to koszt minimum 1200 zł netto

miesięcznie. A później robi się już... znacznie drożej.

Przejdźmy do C jak... Citroën

Jako że trudno tego francuskiego producenta określić mianem premium, to coś, musi być taniej! I faktycznie jest. Przy zerowej wpłacie własnej mamy do wyboru niemal całą gamę modeli. Zaczniemy od mikroskopijnego C1, który może

być nasz już za 499 zł netto miesięcznie w Citroën SimplyDrive. Umowa minimalnie na 36 (lub 48) miesięcy, do tego karta paliwowa i gwarancja odkupu. Coś większego? Urodziwy model C3 zdecydowanie lepiej będzie reprezentować naszą firmę. Ile? Tyle samo – 499 zł netto miesięcznie. Oczywiście w podstawowej wersji Live, z najsłabszym silnikiem 1.2 PureTech o mocy 68 KM. Twoi klienci



mają SUV-y? Za dodatkowe 200 zł, czyli 699 zł netto miesięcznie, z salonu Citroëna wyjeździemy modelem C3 Aircross z 82-konnym silnikiem 1.2 PureTech. Może wolisz klasykę? Kultowy już w niektórych kręgach C4 Cactus kosztować nas będzie 789 zł miesięcznie, tyle że w umowie na 48 miesięcy. Do 1000 zł, raz w miesiącu, liczyć możemy także na podróżowanie najbardziej rodzinnymi modelami Citroëna, czyli C4 Spacetourer i Grand C4 Spacetourer, których miesięczna rata to odpowiednio 849 zł i 949 zł netto. Charakterystyka firmy wymaga czegoś nieco bardziej „dostawczego”? Za 779 zł na 48 miesięcy otrzymamy model Berlingo. Wszystkie auta dostępne są bez wpłaty własnej, na okres od 36 miesięcy, z gwarancją odkupu.

D jak... „budżetowo”

Było premium, będzie budżetowo. Jeżeli komuś bardziej zależy, aby podróżować bardzo tanio, ale w dalszym ciągu nowym autem, a nie chce wydawać całego rzeczonoego 1000 zł, tylko najmniej jak się da, mamy rozwiązanie. Wystarczy przespacerować się do salonu francuskiej... to znaczy, rumuńskiej Dacii. Nie ma co podsycać emocji. Sprawa wygląda przejrzysto – wszystkie modele dostępne są w naszej granicy 1000 zł na miesiąc. Ceny zaczynają się od 447 zł miesięcznie za model Sandero, a kończą

Oferta Forda jest całkiem interesująca.

Do wyboru mamy dwie formy leasingu. Pierwsza to umowa od 24 do 48 miesięcy, wpłata własna od 0%, brak limitu przebiegu, a na koniec zatrzymanie bądź zamiana auta.

na niecałych 700 zł za Sandero Stepway. Ciekawym, cieszącym oczy modelem jest niezmordowany i udany Duster, którego rata zaczyna się od 557 zł/mies. Umowa trwać może od 24 do 60 miesięcy, opłata wstępna od 0%, równe raty leasingowe oraz wykup od 1 do 35% ceny samochodu.

F jak Ford

Oferta Forda jest całkiem interesująca. Do wyboru mamy dwie formy leasingu. Pierwsza to umowa od 24 do 48 miesięcy, wpłata własna od 0%, brak limitu przebiegu, a na koniec zatrzymanie bądź zamiana auta. Druga wersja, czyli Leasing Opcje, to umowa

od 24 do 48 miesięcy, wpłata własna od 1%, ale też limit kilometrów (80 tys./2 lata; 120 tys./3 lata lub 150 tys./4 lata). A na koniec zamiana, zwrot bądź zatrzymanie auta. Producent kusi swoim nowym modelem Focus za 565 zł netto miesięcznie w Ford Leasing Opcje, jednak nie jest tak różowo, jak może się wydawać, gdyż dotyczy to umowy z wpłatą własną na poziomie aż 20%. Jednak bez wpłaty własnej, bądź symbolicznej w wysokości 1%, w 1000 zł miesięcznej raty zmieścimy się zarówno z modelem Fiesta, jak i Focus. Warto u dilerów zaznaczyć wariant „Leasing na start”, gdyż jest to pakiet dedykowany dla nowych firm.





Coś bardziej... japońskiego?

W salonach Hondy spotkamy się z leasingiem operacyjnym Honda Car Plan. W okolicach 1000 zł otrzymamy kompaktowego Civicę w wersji 5-drzwiowej, kosztującego 57 000 netto, z 1-litrowym silnikiem

i-VTEC MT. Aby zmieścić się w naszych widelkach, musimy zgodzić się na umowę na minimum 36 miesięcy i wpłatę własną na poziomie 1%. Wtedy miesięcznie płacić będziemy niecałe 1050 zł. Okres umowy wydłużyć możemy aż do 60 miesięcy, wtedy

rata spadnie do 832 zł. Model HR-V, przy umowie minimum na 48 miesięcy, kosztować będzie 1060 zł. Jednak jeżeli dodamy do tego jeszcze wpłatę własną na poziomie 1%, to wszystko zaczyna być długotrwałe i drogie. Przejdźmy zatem dalej...

REKLAMA



Eidola

bohater ostatniej mili



Bądź pierwszy – dowiedz się więcej:

www.mini-auta.pl

www.eidola.pl





L jak lider

Czyli Škoda. W salonie czeskiego producenta wybór mamy bardzo szeroki. Produkt Škoda Leasing Niskich Rat daje nam spore pole do popisu. Możemy zacząć od najmniejszego modelu Citigo, który przy umowie na 24 miesiące i zerowej opłaciestępnej kosztować nas będzie jedynie 653 zł netto miesięcznie. Z kolei przy umowie na 48 miesięcy już tylko 444 zł/miesiąc. Nieco większa Fabia to miesięczny wydatek około 700 zł, bez wpłaty własnej i z limitem kilometrów na poziomie 20 000. Jeszcze większy Rapid zahacza o naszą umowną granicę i kosztuje 1007 zł na miesiąc. Marząc o Octavii, nie mamy co liczyć na umowę zawartą na 24 miesiące (ta kalkulacja to 1300 zł/miesiąc), ale gdy podpiszemy ją na 36 miesięcy, rata wyniesie 1019 zł, a przy 48 miesiącach już jedynie 881 zł. Mało tego, w tym najdłuższym okresie finansowania, czyli przy 48 ratach, możemy się nawet skusić na czeskie SUV-y oraz topową limuzynę. Za nieco ponad 1000 zł wyjechać z salonu możemy zatem modelami Karoq, Kodiaq czy Superb. I to wszystko przy braku wpłaty własnej!

Japonia po raz drugi

Toyota. Nie mogło zabraknąć w tym materiale tego gracza. Japońska marka zaoferować może modele Yaris, Corollę oraz Auris. Kuszące kwoty, czyli odpowiednio 499, 629 i 779 zł dotyczą opcji z 20-proc. początkową wpłatą własną. Nawet przy zerowej wpłacie własnej – a taką Toyota daje – zmieścimy się

Volkswagen Golf może stać się odbiciem naszej firmy za 1031 zł miesięcznie.

Będzie taniej, gdy umowę maksymalnie wydłużymy do 48 miesięcy, wtedy płacić będziemy 731 zł.

jednak w limicie 1000 zł miesięcznej raty. Producent oferuje umowę z opłatą wstępną od 0 do 40% i okres umowy od 24 do 60 miesięcy.

Leasing dla ludu

Na koniec Volkswagen. Tutaj, podobnie jak w przypadku Škody, wybór jest dość obszerny. Najbardziej oszczędne założenia to model up! bez wpłaty własnej, z limitem 20 000 km oraz umową na 48 miesięcy. Wtedy zapłacimy 426 zł netto miesięcznie. W widełkach 1000 zł znajdzie się również bardzo udane, nowe Polo. Bez wpłaty początkowej i na 24 miesiące kosztować nas będzie co miesiąc 706 zł netto. Jednak jeżeli przedłużymy umowę do 48 miesięcy, rata spadnie już do 482 zł. Coś bardziej modnego? Może model T-Roc? Umowa minimum 36 miesięcy, 0% wkładu własnego i rata na poziomie 1011 zł (przy umowie na 48 miesięcy, rata 837 zł). A może klasyka? Volkswagen Golf może stać

się odbiciem naszej firmy za 1031 zł miesięcznie. Będzie taniej, gdy umowę maksymalnie wydłużymy do 48 miesięcy, wtedy płacić będziemy 731 zł. Podobne ceny dotyczą też Golfa kombi oraz Jetty. I na koniec klasyka klasyki, czyli Passat. W myśl przewodnią zestawienia, czyli 1000 zł, załapiemy się jedynie, gdy wydłużymy okres umowy do 48 miesięcy, 0% opłaty wstępnej i limit 20 000 km. To równa się miesięcznej racie 982 zł (Passat kombi 1029 zł/mies.).

Jak widać, w przypadku leasingu 1000 zł to spore pole do popisu, a wybór jest ogromny. Nie ogranicza się tylko i wyłącznie do marek budżetowych, znajdziemy też auta premium. Nie musimy także wybierać aut najmniejszych i najtańszych, a cieszyć możemy się nawet dużymi SUV-ami czy autami segmentu D. Zatem, młode firmy, nie obawiajcie się. Dla każdego coś się znajdzie. Warto też pamiętać, że istnieją inne formy finansowania, jak wynajem, gdzie abonament może być jeszcze tańszy...

CASE, CZYLI SPRAWA TRANSPORTU NA IAA HANOWER 2018

Tegoroczne targi pojazdów użytkowych IAA w Hanowerze odbyły się pod hasłem „Driving Tomorrow”. Angielska nazwa może być sposobem na umocnienia międzykontynentalnej rangi imprezy, która przetrwała czasy niesprzyjające wystawom tej specjalności. W jej przeddzień odbyła się uroczystość podkreślająca, że produkcja środków transportu jest teraz zadaniem dla globalnych graczy.

tekst

WOJCIECH KARWAS

Oficjalnie ogłoszono też powstanie Grupy TRATON (faktycznie startującej 30 sierpnia), zastępującej Volkswagen Truck and Bus. Przynależność do Grupy jest ta sama: producenci ciężarówek MAN Truck & Bus, Scania i brazylijska Volkswagen Caminhões e Ônibus. Spółkę uzupełnia dostawca platformy zarządzania pojazdami RIO. Sumaryczny potencjał znacznie przekracza 200 tys. pojazdów rocznie: MAN i Scania wytwarzają po ok. 90 tys. ciężarówek, brazylijska firma niespełna 30 tys., ale tam rynek jest obecnie w zapaści. Strategia rozwoju przewiduje aktywność na kolejnych kontynentach. Dzięki udziałom MAN w przedsiębiorstwie Sinotruk Grupa ma punkt wejścia na rynek chiński, porozumienie z japońską Hino Motors daje z kolei szansę na umocnienie pozycji w Azji. O tym, że nie jest to łatwe, świadczy okrojenie działalności w Indiach.

Kolejne wyzwanie to współpraca z amerykańską marką Navistar, przyczółkiem na rynek USA, wymagającym jednak dużo czasu i inwestycji. Zaproszeni na wspólną scenę prezesi Hino, Sinotruk i Navistar tryskali

optymizmem, ale nie wypadało im inaczej, gdyż obok siedział Andreas Renschler, członek zarządu spółki Volkswagen AG odpowiedzialny za pojazdy użytkowe. Dla niego jest to punkt honoru, bo może powstać grupa o większym zasięgu i produkcji niż Daimler Truck, a Renschler to właśnie tam zdobywał doświadczenie.

Jak to zrobić? Kierunki rozwoju są jednakowe dla wszystkich producentów. Tworzy się przy tym dla nich różne

akronimy, spośród których najbardziej trafny wydaje się CASE: Connected, Autonomous, Safe, Efficient (czasami zamieniane na Electric). Pojazdy przyszłości mają być stale połączone ze sobą i z infrastrukturą przez internet, autonomiczne, bezpieczne i wydajne, a drogą do większej sprawności może być napęd elektryczny. Takie hasła powtarzały się na wszystkich stoiskach IAA, jeśli jednak jakiś klient prosił o ciężarówkę, naczepę czy żuraw CASE, odchodził z kwitkiem. To wszystko będzie „tomorrow”, czyli właściwie kiedy?

Połączeni jedziemy, rozłączeni stoimy

Najbardziej zaawansowana z tych gałęzi to connectivity. Pojazdy są tak dalece zelektronizowane, że zebranie danych z podzespołów i ich przesłanie do centralnego serwera nie stanowi większego problemu. Ważniejsze staje się, by szybko wyciągać z nich wnioski, co umożliwi reakcję w czasie rzeczywistym i udostępnienie wyników w czytelnej postaci, ale tylko osobom upoważnionym. Rozwój koncentruje się na usprawnieniu oprogramowania i interfejsów komunikacyjnych między pojazdem, chmurą i usługami, umożliwiającymi producentom pojazdów i menedżerom floty porządkowanie i analizę danych oraz stałą aktualizację oprogramowania.

Pojazdy są tak dalece zelektronizowane, że zebranie danych z podzespołów i ich przesłanie do centralnego serwera nie stanowi większego problemu. Ważniejsze staje się, by szybko wyciągać z nich wnioski.



Informacje o tym, co naprawdę robią klienci z ich pojazdami, są bezcenne dla działów badawczo-rozwojowych i przyspieszają wdrażanie optymalnych rozwiązań technicznych, np. map sterowania silnikami dokładnie odpowiadających realnym potrzebom. Dzięki temu można uzyskać zużycie paliwa na poziomie, który jeszcze kilka lat temu uznano za fantazję.

Z poziomu warsztatu

Możliwe jest także prowadzenie diagnostyki prognostycznej z poziomu autoryzowanego warsztatu. Ciągła zdalna ocena stanu podzespołów i systemów pojazdu umożliwia przewidywanie awarii, a tym samym wcześniejsze usunięcie usterki, która może doprowadzić do przestoju. Czasami informację o niej kierowca otrzymuje w postaci lampki ostrzegawczej. To niewiele, więc często kończy się zjeżdżaniem do najbliższego serwisu. Teraz macierzysty serwis może zdalnie sprawdzić, czy sygnał dotyczy usterki wymagającej natychmiastowej interwencji. W wielu przypadkach udaje się ją usunąć przez przeprogramowanie układów w czasie postoju lub przekazanie stosownej procedurę kierowcy bez

potrzeby zjeżdżania z trasy. Zmniejsza to koszty obsługi pojazdów i poprawia ich dostępność.

To już jest usługa powszechna, ale są w tej dziedzinie liderzy. Mercedes-Benz jest szczególnie dumny z systemu Uptime, obejmującego ciągniki, a od niedawna także układ hamulcowy podpiętych do nich naczip. W czołówce jest także Scania, dzięki której Grupa TRATON ma dostęp do danych blisko 450 tys. pojazdów. Tu pojawia się pytanie, co z tym bogactwem zrobić. Obróbka wykracza poza możliwości producentów, dla których podstawowym zadaniem jest, jak sama nazwa wskazuje, wyprodukowanie pojazdu wg życzenia klienta. Dlatego chętnie sięgają oni do pomocy małych start-upów, które znajdują sposoby na podzielenie tej wiedzy tak, by każdy dostawał tylko to, co jest mu rzeczywiście potrzebne, i tylko za to musiał płacić. Na tym polega m.in. zasada działania wspomnianej RIO, platformy, na którą można wrzucać dane z wszystkich członów zestawu, układów hamulcowych czy agregatów chłodniczych, zbierane przez pokładowy moduł i wysyłane do chmury. Choć z różnych źródeł i we wspólnej bazie RIO będą czytelne dla wszystkich upoważnionych,

a każdy z nich dostanie dostęp tylko do wykupionej przegródki.

Podłączenie pojazdu do sieci umożliwia użytkownikowi pojazdu stałą kontrolę nad kierowcą i szybkie reagowanie na błędny styl prowadzenia lub zaniedbania obsługowe. W ten sposób można obniżyć koszty paliwa czy opon, które też są objęte zdalnym monitoringiem – niebezpieczny skok ciśnienia czy temperatury skutkuje natychmiastowym alertem. Na IAA Bridgestone i Goodyear informowały o nowych układach kontroli ciśnienia i temperatury w ogumieniu, z wynikami wysyłanymi na smartfona właściciela lub managera floty.

Telematyka nie ominęła naczip i rozwija się w kierunku Smart Trailer, pojazdu meldującego online m.in. pozycję, stan opon, okładzin hamulcowych, agregatu chłodniczego, zamknięć zabudowy. Wkracza także do wnętrza, by kontrolować jego wykorzystanie. W tym widzi się wielką szansę na zwiększenie wydajności logistyki. Układy takie jak Smart Scan firmy Krone filmują ładownię naczipy, obrabiają obraz i przesyłają wynik wraz z danymi pojazdu tak, że do dyspozytora dociera zwięzła informacja: na trasie z X do Y, w zestawie xy są dwa wolne miejsca



Samoczynne kierowanie umożliwia nowa generacja układów kierowniczych ze wspomaganiem elektrohydraulicznym, sygnały dla nich dostarcza kamera obserwująca pasy ruchu.

w ciężkich pojazdach drogowych, a w ciągu najbliższych kilku lat staną się powszechne.

Poziom trzeci umożliwiłyby częściowe przejęcie kierowania przez układy pojazdu, który utrzymywałby się na pasie ruchu i prawidłowo wykonywał manewry, w których łatwo mu znaleźć pewne punkty odniesienia. To mogą być długie, nużące proste na autostradach, ciasne, ale dobrze oznakowane ronda, plac centrum logistycznego, ale także terminal kontenerowy, kopalnia lub miasto z dokładnymi mapami GPS.

Samoczynne kierowanie umożliwia nowa generacja układów kierowniczych ze wspomaganiem elektrohydraulicznym, sygnały dla nich dostarcza kamera obserwująca pasy ruchu, która stanowi element już rozpowszechnionych układów Lane Guard, teraz będzie to aktywny Lane

Assist. Potrzebne jest jeszcze skuteczne rozpoznawanie przeszkód i sterowanie, które wystarczająco szybko rozpozna sytuację na drodze i zareaguje prawidłowo. Producenci takich układów, m.in. ZF i WABCO, są przekonani o słuszności swej drogi i szczerą się wielkimi nakładami na autonomizację, ale byli ostrożni co do terminów. Wiadomo, że pod koniec przyszłego roku zaczną się próby u klientów. Wśród zapowiedzi wdrożenia poziomu trzeciego na większą skalę trzeba wyraźnie oddzielić marketing od techniki: ten pierwszy jest wyraźnie szybszy.

Na pocieszenie dodam, że są już pierwsze powody do radości. W czerwcu zakończyły się próby drogowe w ramach projektu aFAS, w którym użyto autonomicznego pojazdu zabezpieczenia prac drogowych

paletowe i można na niego załadować jeszcze cztery tony. I tu znowu wkraczają start-upy opracowujące software do dalszego wykorzystania takiego sygnału, by błyskawicznie wypracować wskazówki dla całego łańcucha: opłaci się zjechać po drodze do Z, bo tam jest klient, który chce pilnie przerzucić dwie ciężkie palety do Y lub w jego pobliżu. Eliminując niepełne przewozy, taka logistyka 4.0 umożliwi sprostanie rosnącemu zapotrzebowaniu na transport, w sytuacji, gdy jest coraz mniej chętnych do prowadzenia ciężarówek.

Autonomiczność?

Na mocną dwójkę

Właściciele firm transportowych marzą o flotach bez kierowców, ale niestety na to długo przyjdzie poczekać.

Przypomnijmy, że autonomiczność pojazdów przyjęło się dzielić wg SAE na 6 stopni, od 0 do 5, przy czym pierwsza ocena odpowiada brakowi jakiegokolwiek wspomagania kierowcy, a najwyższa jeździ bez jego obecności. Obecnie jesteśmy na etapie drugim: kierowca ma do pomocy układy asystujące przy prowadzeniu, w tym takie, które bez jego wiedzy podejmują decyzję o zwalnianiu lub awaryjnym zatrzymaniu pojazdu. Są one wymagane prawnie





na autostradach. Opracowanie zajęło cztery lata, co jest miarą złożoności problemu: do zadania przystąpił MAN z podobnie doświadczonymi partnerami, m.in. ZF. Potwierdzono techniczną wykonalność, przy okazji sprawdzając, jakie przepisy trzeba by zmienić, żeby taki pojazd mógł poruszać się choćby poboczem dróg publicznych.

Temat z tej samej grupy to platooning, czyli łączenie dwóch, a później może liczniejszych pojazdów w konwoje, z odległościami między nimi poniżej 10 m. To wymaga automatycznego hamowania i samodzielnego kierowania w ślad za pojazdem prowadzącym, a także dodatkowego czujnikowania, by ostrzegać np. o próbie rozdzielenia tej kolumny przez wyprzedzający ją samochód osobowy i szybkiego sterowania całością. Potencjalny zysk to oszczędność nawet 20% paliwa i zmniejszenie długości dróg zajętych przez zestawy transportowe, więc międzynarodowy program ENSEMBLE, którego celem jest wprowadzenie platoonów na wybrane drogi europejskie przed 2021 r., ma wsparcie unijne. W jego ramach producenci wypracowują wspólne standardy, by nie było przeszkód w łączeniu w konwoje pojazdów różnych marek.

Zaawansowane bezpieczeństwo

Milowym krokiem na drodze do zwiększenia bezpieczeństwa w transporcie było wprowadzenie obowiązkowych od listopada

Wraz z nowym Actrosem na IAA debiutowała piąta generacja ABA, rozpoznającego przeszkody nieruchome lub poruszające się wolnej w tym samym kierunku, a także pieszych, którzy wchodzą przed ciężarówkę z boku.

2015 r. układów hamowania awaryjnego AEBS (Advanced Emergency Braking System). Zapowiedziano go z odpowiednim wyprzedzeniem, toteż dostawcy czujników radarowych, kamer rozpoznających sytuację przed pojazdem i samych układów hamulcowych osiągnęli poziom techniki wykraczający poza wymagania unijne. Umożliwiło to zaproponowanie układów EBA (Extended Brake Assist). Podstawowa różnica polega na skuteczności: EBA potrafią całkowicie zatrzymać pojazd tam, gdzie AEBS tylko zwalnia do ustawowej prędkości, przy której skutki kolizji są ograniczone. Poszczególni producenci różnie określają wartości graniczne, w zależności od swojej strategii i umiejętności dostawców. Najdalej

poszedł w tym kierunku Daimler, który zaczął jako pierwszy i wdrażał układy radarowe w czasach, gdy ich cena była mocno prohibicyjna. Być pionierem – to się czasem opłaca. Wraz z nowym Actrosem na IAA debiutowała piąta generacja ABA (Active Brake Assist), rozpoznającego przeszkody nieruchome lub poruszające się wolnej w tym samym kierunku, a także pieszych, którzy wchodzą przed ciężarówkę z boku.

W porównaniu z ABA4 poprawiono reakcję na pieszych przy prędkości pojazdu do 50 km/h, teraz system reaguje pełnym hamowaniem na osoby przecinające tor jazdy, nadchodzące z przeciwka, idące tym samym pasem ruchu, a nawet takie, które zatrzymają się przed samochodem, żeby np. wysłać SMS.

Kolejny asystent w nowym Actrosie to Active Drive Assist, łączący układy automatycznego utrzymywania odległości z funkcją Stop-and-go i utrzymania pasa ruchu. Active Drive Assist wyhamowuje ciężarówkę, gdy zbliży się ona za bardzo do poprzedzającego pojazdu, a następnie przyspiesza ją do ustawionej prędkości. Ponadto aktywnie utrzymuje pojazd na pasie ruchu, za pomocą kamery orientując się według oznaczeń na jezdni i wykorzystując również nowy wspomagany elektrohydraulicznie układ kierowniczy Servotwin. To już jest częściowa automatyzacja prowadzenia.

Elektrycznie, w kabinie czy na siodełku?

Na tegorocznej IAA nastąpił prawdziwy wysyp pojazdów z napędami alternatywnymi, głównie elektrycznymi. Jest jeden wyjątek: IVECO bardzo ostrożnie podchodzi do prądu, zachwalając za to zasilanie gazem ziemnym zarówno w postaci sprężonej (CNG), jak i skroplonej (LNG). Włosi zdecydowali się zaprezentować

wyłącznie pojazdy gazowe i tylko jeden elektryczny – Daily, w którym stosują baterie sodowe, unikając powszechnie przyjętych litowo-jonowych. Jest to wyraz despektu dla obecnego stanu technologii opartej na elektrolicie litowym, która jest daleka od perfekcji.

Pozostałe marki nie odżegnują się od gazu, zdecydowały się jednak na wykorzystanie dostępnych rozwiązań zasilania elektrycznego w pojazdach, które trafiły do próbnej eksploatacji, a produkcja ma rozpocząć się w przyszłym roku. Do takich kroków skłaniają warunki demograficzne: ludność Ziemi przenosi się do miast, które rozrastają się do wielkości metropolii. Zasilanie elektryczne powoduje radykalne obniżenie wszystkich emisji w miejscu pracy. Dodatkowo, ze względu na cichą pracę, pojazdy mogłyby wykonywać wiele czynności późną nocą lub wcześniej rano, unikając korków.

Jest też inny powód. W ostatnich latach władze unijne postanowiły przykręcić śrubę przepisów emisyjnych, biorąc się zwłaszcza za CO₂. Wzięto przy tym pod

uwagę wpływ całego pojazdu na wielkość zanieczyszczeń. Ten z założenia szczytny zamiar przybrał postać Regulaminu UE 2017/2400, który nakłada na producentów obowiązek oszacowania emisji CO₂ i zużycia paliwa na podstawie programu symulacyjnego VECTO.

Niestety, tu jest więcej niewiadomych. Obliczenia emisji CO₂ dla danego pojazdu będą wymagały znajomości oporu powietrza dla każdej konfiguracji nadwozia, strat w każdym silniku, skrzyni biegów i moście, energochłonności wszystkich dostępnych opon itd. Większość z tych wartości można poznać tylko w przybliżeniu, a fakt, że metody ich uzyskiwania będą wymagały homologacji, wpłynie tylko na większe koszty. Żaden producent ciągników siodłowych nie wyznaczy jednak oporu zestawu z wszystkimi naczeпами, jakie można spotkać na rynku. Wynikiem VECTO będzie więc kolekcja liczb bez większej wartości, poza taką, że Komisja już zastrzegła chęć obniżenia średniej emisji CO₂ o 15% do 2025 r. i o 30% do 2030 r.

REKLAMA

DYNAFLEET

Kompleksowa, oparta tylko na kosztach rzeczywistych obsługa serwisowa flot w całej Polsce.



Zoptymalizuj koszty napraw, przeglądów i likwidacji szkód w swojej flocie, nie rezygnując **z jakości i gwarancji.**



Zadbaj o czas swój i użytkowników aut firmowych.



Tu w sukurs przychodzą ciężarówki elektryczne, gdyby bowiem ze średniej flotowej emisji CO₂ odliczyć ich „zeroemisyjność”, to może udałoby się uniknąć kar. Są więc forsowane nieco na siłę. Silniki i układy przeniesienia napędu elektrycznego na koła są już dopracowane, powstały zwarte moduły, które Bosch czy ZF podejmują się dostarczać do pojazdów użytkowych różnych klas, od małych samochodów dostawczych po trzyosiowe ciężarówki dystrybucyjne czy ciągniki operujące na krótkich trasach. Pomysł rozbija się o akumulatory, które wciąż są dużo za drogie, za ciężkie w stosunku do ilości przechowywanej energii, a ładowanie trwa zbyt długo. Pod tym względem nie należy się spodziewać szybkiego i zdecydowanego przełomu, a zapowiadana poprawa ułomności baterii za pomocą wodorowych ogniw paliwowych to nie do końca satysfakcjonująca pomoc.

Tym niemniej pierwsze ciężarówki elektryczne wyjechały na drogi w barwach klientów przeprowadzających próby w warunkach rzeczywistych. MAN przekazał kilka sztuk modelu eTGM austriackiemu konsorcjum firm logistycznych, które, przy wsparciu rządowym, postanowiły

sprawdzić je w praktyce przy dystrybucji różnych ładunków, w tym wymagających kontroli temperatury. Rzecz nie tylko w ograniczonym zasięgu – elektryczne trzyosiowe ciężarówki są o blisko 2,5 t cięższe niż analogiczne z dieslami. Zrobiono dla nich furtkę w przepisach, odpuszczając im 1 t, ale pozostaje sporo do odrobienia.

Konsekwencją nadziei wiązanych z prądem jest wprowadzenie silników elektrycznych w osiach naczep. Pomysł pojawił się już na poprzedniej IAA, a tym razem nie mniej niż sześciu producentów zaprezentowało swoje rozwiązania różniące się szczegółami. Rzecz jest głównie w odzysku energii hamowania dzięki prądnicowej pracy silnika. Ta, gromadzona w akumulatorze, mogłaby posłużyć do zasilania agregatu chłodniczego, a nawet do wspomagania ciągnika, który byłby popychany przez naczepę. Możliwy będzie także autonomiczny przejazd naczepy w centrum logistycznym – odpięta od ciągnika przy bramie, sama podąży do doku i po przeładunku również bez pomocy kierowcy wskoczy na siodło! Tylko kto za to zapłaci i zaakceptuje dodatkowe kilkaset kg masy własnej?

Pomysłowi dodaje pikanterii podkreślane przez twórców zastosowanie podzespołów napędowych z elektrycznych samochodów osobowych jako (względnie) tanich, sprawdzonych i łatwo dostępnych. Czy w tym jest metoda, czy też szuka się sposobów na wykorzystanie nadmiaru elementów, które nie znajdują odbiorców? Rynek pojazdów elektrycznych rozwija się, jeśli patrzeć na procentowe przyrosty, ale sprzedaż w liczbach bezwzględnych jest wciąż poniżej oczekiwań. Wsparciem z drugiej strony są elektryczne rowery cargo. W tym roku były tak liczne na IAA, że jeden z dziennikarzy postulował wprowadzenie nowej kategorii konkursowej – na Międzynarodowy Rower Roku. Idea polega na tym, by w wielkich miastach tworzyć niewielkie, osiedlowe huby logistyczne, z których transport „na ostatniej mili” byłby dokonywany za pomocą rowerów, czy bardziej ryksz, z nadwoziami umożliwiającymi zabranie ładunku na pojedynczej palecie czy roll-kontenerze. Jest dużo pomysłów na rozwiązanie przyszłych problemów transportu, ale nie wszystkie wytrzymają zderzenia z barierami techniki i ekonomii.



KOMPLET ASÓW W RĘKAWIE – PEŁNA GAMA LCV MARKI FORD

W dzisiejszych czasach głównym czynnikiem wyboru auta użytkowego do firmy zdecydowanie nie powinna być cena zakupu, a skalowalność dostępnej konstrukcji do zadań, które stoją przed pojazdem. Gdy oferowany na rynku model dobrze wpisuje się w różnorodne potrzeby firmy, a ponadto wsparty jest nowoczesnymi i elastycznymi produktami finansowymi, serwisowymi i posprzedażnymi – wtedy mówimy o ciekawej propozycji dla przedsiębiorcy.

W ofercie znajdziemy wydajne silniki EcoBlue o pojemności 1,5 l i mocy od 75 do 120 KM. Decydując się na Transita lub Transita Custom, możemy skorzystać z najmocniejszych jednostek napędowych w postaci 2-litrowych silników EcoBlue o mocy od 105 do 170 KM. Wielość jednostek napędowych w połączeniu z 6-stopniową manualną lub automatyczną skrzynią o tej samej liczbie przełożeń wraz z oferowanym napędem na jedną oś lub wszystkie cztery koła sprawia, że możemy wybrać auto niezwykle ekonomiczne na długie trasy, zwinne w ruchu miejskim lub bardzo mocne do najtrudniejszych zadań realizowanych poza ubitymi duktami.

43

Technologia

Lekkie pojazdy dostawcze to prawdziwe mobilne biura. Kluczowe jest to, by zapewnić kierowcom nieustanną łączność z firmą, bezpieczeństwo i komfortowe warunki pracy. Każdy Ford Transit może być wyposażony w najnowszy system multimedialno-informacyjny Ford SYNC 3. To zaawansowany

Ford oferuje w Polsce cztery modele aut dostawczych do 3,5 t DMC: kompaktowego vana z wielkimi możliwościami – Forda Transita Couriera, lekkiego, wszechstronnego pomocnika każdego biznesu w formie – Forda Transita Connect, bezkonkurencyjnie wielozadaniowego Forda Transita Custom i mocarnego oraz legendarnego Forda Transita. Każdy z nich jest inny, jednak posiada kilka kluczowych cech wspólnych.

Napęd

Ford Transit został stworzony do pokonywania bezawaryjnie dziesiątków tysięcy kilometrów. Odpowiedzialne za realizację tego wyzwania są silniki, które spełniają najbardziej rygorystyczne normy emisji spalin i zaliczane są do konstrukcyjnej światowej czołówki.

Pod maską modelu Transit Courier i Transit Connect możemy znaleźć jednostkę 1.0 EcoBoost. Rewolucyjny 1-litrowy trzycylindrowy silnik benzynowy EcoBoost zapewnia tyle mocy, ile można oczekiwać po jego konwencjonalnym odpowiedniku o pojemności 1,6 l – przy zużyciu paliwa niższym o 24% oraz emisji CO₂ zredukowanej o 25%

i wynoszącej jedynie 129 g/km dzięki funkcji Auto-Start-Stop. Nic dziwnego, że Ford EcoBoost szósty rok z rzędu został wyróżniony tytułem Międzynarodowy Silnik Roku w kategorii 1.0 litra.





44

system, zapewniający bezproblemową łączność oraz możliwość obsługiwanego telefonu, odtwarzania muzyki i nawigację, z której można skorzystać dzięki prostym poleceniom głosowym. Z pomocą Ford SYNC 3 znajdziesz też najbliższą restaurację, a dzięki zintegrowanej funkcji Live Traffic ominiesz korki. Możesz także skorzystać z 6-calowego kolorowego ekranu dotykowego wyposażonego w znaną ze smartfonów i tabletów intuicyjną funkcję przesuwania i zsuwania palcami. Ford SYNC 3 współpracuje także z Apple CarPlay, Android Auto i Applink, umożliwiając wyświetlanie informacji z Twojego smartfona na ekranie dotykowym. Ford Transit jest wyposażony również w kilkanaście systemów dbających o czynne i bierne bezpieczeństwo kierowcy i ładunku oraz szereg asystentów wspomagających pracowników i minimalizujących negatywne skutki nieprzewidzianych zdarzeń drogowych.

Ładowność i adaptacja

Kluczową rolę w zadaniach transportowych odgrywa nie tylko ładowność, ale i wymiar przestrzeni ładunkowej, jej ustawność, szerokość otworu załadunkowego, wysokość progu załadunkowego czy zwrotność. To tak jak w biznesie – nie skupiamy się na tylko na jednym czynniku, ale działamy całościowo. Ford zdecydował się dopracować



każdy detal i parametr samochodu, aby nawet w trudnej sytuacji można było polegać na jego produktach.

Miejski i zwinny Ford Transit Courier to 2,3 m³ ładowności z możliwością przewożenia cargo długiego nawet na 2593 mm oraz zaledwie 10,5 m średnicy zawracania.

Większy Ford Transit Connect dostępny jest już w dwóch długościach nadwozia i oferuje kubaturę przestrzeni ładunkowej od 2,9 do nawet 3,9 m³ i miejsce dla dwóch pełnowymiarowych europalet. Przy wersji L2 dzięki pomysłowej przegrodzie z funkcją klapy możemy transportować przedmioty o długości



1776 mm, możliwość montażu drzwi przesuwanych po obu stronach pojazdu i szerokości bocznej dziury ładunkowej do 1030 mm. Ładowność Transita Custom może wynieść nawet 1,5 t.

Mistrz wagi ciężkiej, Ford Transit, to trzy długości przestrzeni ładunkowej (do 15,1 m³ pojemności), dwie wysokości dachu, zakres DMC od 2900 do 4700 kg, wybór napędu na przednie, tylne lub wszystkie koła oraz maksymalna masa zestawu do 7000 kg – a to zaledwie początek jego zalet. Szeroka gama akcesoriów pozwoli uzbroić Transita w dodatkową przestrzeń ładunkową i przygotować na realizację zadań w naprawę dzikich i off-roadowych warunkach.

Utrzymanie aut w czystości również nie stanowi problemu – miejsce na ładunek wyposażone jest panelami ochronnymi, a winylowa podłoga zapewnia długi okres użytkowania przy zachowaniu estetyki wnętrza.

Finansowanie

Aby cieszyć się z nowego członka rodziny aut dostawczych Forda, nie trzeba inwestować własnych środków. Specjalnie dla biznesu marka Ford przygotowała cztery programy finansowe pozwalające na użytkowanie auta praktycznie z dnia na dzień. Mowa tutaj o Ford Leasing, Ford Leasing Opcje, Ford Wynajem i Ford MultiOpcje. Każdy z systemów finansowania pozwala na łatwe budżetowanie kosztów utrzymania pojazdów w ramach firmowych rozliczeń. Wszystkie

programy gwarantują dostęp do nowych samochodów i minimalizują formalności. Ich mnogość gwarantuje elastyczne warunki współpracy: różne okresy trwania umowy (od 24 do 60 miesięcy), odmienne warianty jej zakończenia (wykup pojazdu, zatrzymanie go w firmie lub wymiana na nowy), odmienne warianty limitów kilometrów (od 20 tys. rocznie do 200 tys. w skali umowy) oraz dostęp do dodatkowych pakietów ubezpieczeniowych, serwisowych i wysokiej jakości obsługi w ASO. Aby zapewnić sprawną obsługę, warto wiedzieć, że lokalny punkt obsługi klienta biznesowego jest nieopodal – Ford na terenie całej Polski posiada już blisko 80 autoryzowanych punktów realizujących zlecenia klientów.

Nowego Forda Transita możemy mieć już od 36 810 zł (Ford Transit Courier). Konkurencyjnie wyglądają również ceny pozostałych modeli z gamy użytkowych aut Forda. Największego w gamie, monstrualnie pojemnego Transita zaparkujemy pod firmową rampą ładunkową, inwestując od 101 580 zł. Każde środki przeznaczone na usprawnienie transportu w firmie w oparciu o dostawcze modele marki Ford to genialny strategiczny ruch. Cztery modele, kilkadziesiąt wersji kombinacji długości i wysokości nadwozia w połączeniu z wielkim wachlarzem silników, rodzajów napędów i przekładni. Do tego setki opcji konfiguracji i tysiące sposobów zabudowy – to właśnie możliwości, jakie daje zakup Forda Transita. 



nawet 3,4 m. Oczko wyżej znajdziemy Forda Transita Custom, który zbudowany został do ciężkiej pracy. Ten model oferuje od 6 do 8,3 m³ ładowności i opcję przewozu trzech europalet. Co więcej, Transit Custom oferuje uchwyty DIN/ISO do mocowania ładunku i wysokość przestrzeni transportowej do



NOWOCZESNA STACJA TO JUŻ NIE TYLKO PUNKT TANKOWANIA

Kierowcy, zarówno indywidualni, jak i flotowi, oczekują od stacji paliw znacznie więcej niż tylko możliwości zatankowania samochodu.

Tranzytowe stacje paliw już teraz są często kompleksowymi punktami obsługi podróżnych z pełną infrastrukturą dla kierowców. Ze względu na oczekiwania klientów branża będzie w dalszym ciągu rozwijać się w obszarze pozapaliwowym.



tekst

PIOTR MIESZKOWSKI

46

Sieć MOYA rośnie bardzo dynamicznie, w tej chwili mamy ponad 180 stacji, nasz plan na koniec przyszłego roku to 250 placówek. Z jednej strony przyłączamy do sieci kolejne placówki w lokalizacjach kluczowych dla transportu, jak otwarte ostatnio stacje franczyzowe w Radomsku i Cieszylinie oraz własne w Szczecinie, niedaleko przejścia granicznego w Kołbaskowie, a także w Słubicach – mówi Paweł Grzywaczewski, dyrektor ds. sprzedaży i rozwoju sieci MOYA. – Z drugiej strony staramy się, by coraz więcej naszych stacji było w miastach, żeby zwiększać zasięg oraz budować świadomość marki. W połowie zeszłego roku otworzyliśmy kilka stacji własnych na Śląsku (w Siemianowicach Śląskich, Katowicach, Świerklanach, Sosnowcu), a w kolejnych miesiącach MOYA pojawiła się w Żyrardowie, Białymstoku, Opolu, Dębicy. Wzmacnianiu wizerunku służą też lokalizacje typowo turystyczne, jak Zator przy największym w Polsce parku rozrywki – Energylandia. W takich przypadkach szczególnie staramy się o to, żeby stacja była jak najbardziej przyjazna rodzinom z dziećmi, miała bogatą ofertę gastronomiczną i wszystkie udogodnienia zachęcające do zatrzymania się właśnie tam – zaznacza.

Do największych innowacji wprowadzonych w ubiegłym roku należy modelowa stacja MOYA w Warszawie przy ul. Ordona. – Projekt ten ma wszystko, czego potrzebują współcześni kierowcy – stacja jest przestronna i ergonomiczna, wyjątkowo przyjazna dzieciom, posiada dobrze wyposażony sklep convenience, wydzieloną strefę restauracyjną i rozbudowany koncept gastronomiczny. Dzięki rozwiązaniom zaproponowanym przez renomowane studio wnętrze ma ciepły, przyjazny i zachęcający klimat, z elementami drewna, ciepłych kolorów – dodaje Paweł Grzywaczewski.

Na stacjach Shell Polska obecnie możemy obserwować globalną zmianę modelu energetycznego, do której sektor paliwowy musi się dostosować. Zdecydowanie spada liczba samochodów z silnikami spalinowymi na rzecz rosnącej liczby samochodów zasilanych paliwami alternatywnymi lub ich hybrydami, m.in.: energią elektryczną, LNG, CNG czy wodorem. – Szacujemy, że do 2040 r. będą dominować paliwa konwencjonalne, jednak już teraz dostrzegamy zmiany i działania prowadzące do coraz większego wykorzystania paliw alternatywnych. Mają na to wpływ zarówno przepisy dotyczące emisji spalin i hałasu, jak i preferencje samych klientów. Stacje będą zatem ewoluowały i rozwijały swoją ofertę. Można założyć, że stacja paliw przyszłości będzie miejscem, które w jeszcze większym stopniu będzie pełniło funkcję tzw. convenience, tj. pozwoli zrealizować wiele potrzeb zakupowych i organizacyjnych w jednym miejscu; nie będzie też opierała się tylko na dwóch rodzajach paliw (benzyna i olej napędowy), a będzie oferowała mnogość opcji tankowania różnymi paliwami – mówi Anna Papka, rzeczniczka prasowa Shell Polska. Koncern ten rozwija także wykorzystanie LNG jako paliwa w transporcie. – Już teraz Shell inwestuje w sieć sprzedaży detalicznej LNG w Europie. Mamy siedem stacji LNG dla samochodów ciężarowych w Holandii, w maju br. otworzyliśmy pierwszą taką stację w Belgii, a we

Zdecydowanie spada liczba samochodów z silnikami spalinowymi na rzecz rosnącej liczby samochodów zasilanych paliwami alternatywnymi lub ich hybrydami, m.in.: energią elektryczną, LNG, CNG czy wodorem.

wrześniu otworzyliśmy pierwszą stację tankowania LNG w Hamburgu. Również w Polsce bardzo wspieramy działania władz na rzecz promocji LNG, w tym pomysły zniesienia akcyzy na LNG i CNG. Zwiększa to prawdopodobieństwo rozwoju runku LNG jako paliwa dla transportu w naszym kraju, co będzie korzystne dla Polski z uwagi na możliwość poprawy w ten sposób jakości powietrza; pozwoliłoby to też na zwiększenie efektywności kosztowej prężnie działającej u nas floty ciężarowej – dodaje rzeczniczka Shell Polska.

Według Rafała Drożdźki, dyrektora marketingu i komunikacji Circle K Polska, stacje pod szyldem Circle K to zarówno obiekty zlokalizowane przy głównych szlakach komunikacyjnych (drogi szybkiego ruchu i autostrady), jak i stacje typowo miejskie, rozmieszczone w sąsiedztwie osiedli mieszkalnych. – W ostatnim czasie rozwijamy sieć w oparciu o lokalizacje tranzytowe z pełną infrastrukturą dla kierowców (parkingi, rozbudowana oferta gastronomiczna) przy kluczowych szlakach transportowych. Nasza strategia rozwoju zakłada m.in. większy nacisk na współpracę z partnerami franczyzowymi. Jesteśmy zainteresowani pozyskiwaniem nowych stacji i dalszym rozwojem naszego portfela w ramach tego formatu. Najnowsze stacje zostały otwarte we Wschowie, Chmielniku, Kolbuszowej oraz Lipianach i wyposażone w pełną ofertę paliwową oraz pozapaliwową, między innymi w koncepty Real Hot Dogs oraz Simply Great Coffee – przypomina Rafał Drożdźka.

Od kilku lat sukcesywnie podnosi standard w swoich obiektach także polska Grupa LOTOS. – Samo paliwo nie jest już powodem dla kierowców, aby zatrzymać się na stacji. Każdy klient oczekuje wysokiej jakości, szerokiego wachlarza usług, dostępu do paliw premium i programu lojalnościowego. Koncept stacji tzw. segmentu ekonomicznego przestał być konkurencyjny. Dlatego rok 2018 jest pierwszym, gdy do sieci LOTOS nie są włączane stacje segmentu ekonomicznego. Według planu marka Optima będzie obecna na rynku do około 2024 r. – zaznacza Krzysztof Kopeć, koordynator w Dziale Komunikacji Zewnętrznej, Grupa Lotos S.A. Jego zdaniem nowym standardem staje się stacja dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych i rodziców małych dzieci. Właśnie dlatego na stacjach sieci LOTOS są oznaczone miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych, nie ma przeszkód komunikacyjnych – progów, stopni, schodów utrudniających swobodny dostęp, a na większości stacji drzwi do sklepu otwierane są

Według Rafała Drożdźki, dyrektora marketingu i komunikacji Circle K Polska, za absolutny standard można uznać szeroki wachlarz usług i produktów dostępnych w ramach sklepów convenience.

automatycznie. Co więcej, na dużych nowych stacjach paliw są przyciski do przywołania obsługi do tankowania. Zdaniem Krzysztofa Kopcia wśród innych trendów można zaobserwować także tworzenie miejsc z szerszą ofertą gastronomiczną, zachęcającą do dłuższego pozostania klientów na stacji – do odpoczynku w podróży, konsumpcji czy spotkania biznesowego. Rytm życia na stacjach zmienia się wraz z rozwojem ekonomicznym kraju i zmianami w infrastrukturze.

Współczesne trendy w budowaniu nowych obiektów. Standardy i przyszłość

Zdaniem Pawła Grzywaczewskiego z sieci MOYA stacje starają się dziś łączyć w sobie różne funkcje. Przestają być tylko miejscem do tankowania paliwa, chcą przyciągnąć klientów dodatkowymi usługami i produktami. – Na stacji typu convenience można zrobić zakupy, załatwić inne sprawy, wygodnie zjeść czy po prostu odbyć spotkanie. Projektując taki obiekt, bierze się więc pod uwagę wszystkie te funkcje. Stacje MOYA podążają za takim trendem, poszerzamy naszą ofertę produktów pozapaliwowych, otwieramy sklepy, rozbudowujemy koncept gastronomiczny. Dodatkowo coraz bardziej liczy się spójny wygląd, przyjazny design stacji – mówi Paweł Grzywaczewski. – Klienci oczekują tego rodzaju rozwiązań, więc ten trend utrzyma się długo, można się jednak spodziewać zwiększania wachlarza usług i produktów dla klientów oraz wzrostu ich jakości – dodaje.

Podobnego zdania jest Anna Papka z Shell Polska. – Można również zauważyć, że stacje paliw już od dłuższego czasu rozszerzają swoją ofertę pozapaliwową i stopniowo przekształcają się w wielofunkcyjne obiekty usługowe, które oferują nie tylko możliwość za tankowania samochodu, ale też skorzystania

z myjni, odebrania paczki, zjedzenia posiłku w komfortowych warunkach, odpoczynku czy zrobienia zakupów na drogę lub do domu. Wszystkie te udogodnienia są odpowiedzią na nowe potrzeby konsumentów, które pojawiły się w ostatnich latach – mówi rzeczniczka Shell Polska.

Z kolei według Rafała Drożdźki z Circle K Polska za absolutny standard można uznać szeroki wachlarz usług i produktów dostępnych w ramach sklepów convenience. Kolejnym widocznym trendem wśród klientów stacji paliw jest, zdaniem Rafała Drożdźki, potrzeba dostępności podstawowych produktów spożywczych. – Bez wątplenia duże przełożenie na cały rynek handlowy w Polsce, a także na małe sklepy czy stacje paliw wyposażone w sklepy typu convenience, miało wejście w życie ustawy o ograniczeniu handlu w niedziele. Stacje Circle K to w znacznej części stacje miejskie, zlokalizowane w pobliżu osiedli mieszkalnych. Dlatego chcemy zaistnieć w świadomości naszych klientów jako miejsce, w którym można zrobić nieplanowane zakupy i nabyć produkty pierwszej potrzeby, takie jak chleb, mleko czy ser. Stawiamy także na segment świeżego pieczywa i ciastek wypiekanych siedem dni w tygodniu, czyli koncept Great Bakery. W tej chwili oferta jest już dostępna na blisko stu stacjach w kraju i na wprowadzenie konceptu czekają kolejne – mówi.

– Zmienia się także funkcjonalność stacji paliw zlokalizowanych przy głównych kanałach komunikacyjnych. Stacje tranzytowe Circle K to już teraz kompleksowe punkty obsługi podróżnych, na których możemy zatankować, zjeść pełnowartościowy posiłek w restauracji oraz skorzystać ze strefy wypoczynku dla kierowców i pasażerów. Rozwój stacji paliw w tym kierunku to trend szczególnie silny, który zaczyna być coraz bardziej widoczny w Polsce – dodaje.

Circle K Polska na swoich stacjach testuje także kolejne nowe rozwiązania. – W Warszawie, we współpracy z 4Mobility, wprowadziliśmy usługę car sharingu. Według analityków trendów rynkowych car sharing w bardzo szybkim tempie stanie się popularną alternatywą dla własnego samochodu, dlatego również w tym obszarze widzimy duży potencjał – dodaje.

Stacja paliw przyszłości

Tradycyjny model funkcjonowania biznesu paliwowego, zdaniem Pawła Grzywaczewskiego, z pewnością będzie ewoluował, a klientami stacji będą nie tylko kierowcy, ale i okoliczni mieszkańcy. W niektórych lokalizacjach stacje zaczną odgrywać rolę parków handlowo-usługowych, zaspokajających podstawowe potrzeby klientów. Prawdopodobna jest również dalsza rozbudowa gastronomii na stacji.

Shell Polska swoją przyszłą rolę widzi również w oferowaniu usługi dostarczania różnych produktów zamawianych przez klientów. – W Polsce wdrożyliśmy rozwiązanie DHL Parcel Shop, dzięki któremu dajemy klientom możliwość odbioru przesyłek na stacjach Shell w dogodnym dla nich miejscu i czasie. Oferta tankowania staje się mobilna i nie musi być już przywiązana do stacji. Ciekawym projektem, który wprowadziliśmy w Holandii i który okazał się dużym sukcesem, jest usługa Shell TapUp. Dzięki niej klienci mogą zamówić paliwo przez aplikację, a następnie zostaje ono dostarczone w dowolnie wybrane miejsce poza stacją paliw – mówi Anna Papka. – Przyszłość stacji paliw widzimy również w nowoczesnych rozwiązaniach, które ułatwią proces zakupowy. Przykładowo w Wielkiej Brytanii oferujemy już płatność telefonem komórkowym, a nawet z poziomu komputera pokładowego w samochodzie, bez wychodzenia z auta. Pracujemy również nad szeregiem innych rozwiązań, które wykorzystują innowacje technologiczne, np. rozpoznawanie klienta czy automatyzację zakupów – zaznacza.

Według rzeczniczki Shell Polska wyzwaniem przyszłości nie jest jednak jedynie sprostanie oczekiwaniom klientów, ale również walka o czyste powietrze oraz obniżenie emisji CO₂ do atmosfery. – Jako globalna firma energetyczna, a nie tylko paliwowa, zdajemy sobie sprawę, że aktywny rozwój paliw alternatywnych to nie jedyna rzecz, którą możemy zrobić, żeby rozwiązać najbardziej palące społeczne i ekologiczne problemy. Z tego względu stałą częścią naszego biznesu są inwestycje w odnawialne

W Polsce Shell od 2015 r. prowadzi program modernizacji stacji, który w dużej mierze opiera się na remoncie części convenience. Polega to m.in. na skupieniu się na wymianie mebli i pozostałych elementów wyposażenia.

źródła energii oraz proekologiczne rozwiązania, które następnie możemy implementować na naszych stacjach. Przykładowo w Holandii posiadamy eksperymentalną niskoemisyjną stację, która 25% potrzebnej dla siebie energii produkuje z paneli solarnych, a dzięki efektywnemu energetycznie wyposażeniu zmniejszyła swój łączny rachunek energetyczny o 40% – podkreśla Anna Papka.

W Polsce Shell od 2015 r. prowadzi program modernizacji stacji, który w dużej mierze opiera się na remoncie części convenience. Polega to m.in. na skupieniu się na wymianie mebli i pozostałych elementów wyposażenia. W ramach programu wymieniane jest oświetlenie na bardziej energooszczędne, LED-owe.

– Jako firma należąca do grupy Alimentation Couche-Tard obecnej w ponad 20 krajach na całym świecie czerpiemy z globalnego doświadczenia i sprawdzonych rozwiązań zarówno w obszarze rozwiązań paliwowych, jak i pozapaliwowych. Z pewnością nadal będziemy rozwijać i wdrażać kolejne koncepty i udogodnienia, a także badać i wyznaczać najnowsze trendy w branży. Już teraz w Europie coraz bardziej daje się zaobserwować na przykład podążanie w kierunku pojazdów elektrycznych – mówi Rafał Drożdżiak. W ubiegłym roku grupa Circle K rozpoczęła w Europie współpracę ze spółką IONITY, powołaną przez takie koncerny, jak BMW, Daimler, Ford oraz Volkswagen. – Celem projektu jest uruchomienie 400 stacji szybkiego ładowania na przestrzeni kolejnych trzech lat, z czego 60 będzie zlokalizowanych na stacjach Circle K w takich krajach, jak m.in. Norwegia, Szwecja, Dania, Irlandia i państwa bałtyckie. Norwegię, która jest najbardziej rozwiniętym rynkiem aut elektrycznych na świecie i gdzie jesteśmy liderem, traktujemy jako

swoiste laboratorium dla całej naszej grupy. Jeżeli chodzi o polski rynek, bardzo dokładnie obserwujemy trendy i strukturę popytu na tego typu usługi. Chcemy być gotowi, by rozwiązania wypracowane w naszej grupie wprowadzić w Polsce, gdy będzie na to właściwy czas – podkreśla Rafał Drożdżiak. Jego zdaniem innym trendem jest transformacja stacji paliw z punktów tankowania pojazdów na miejsca kompleksowej obsługi podróżnych z bogatą ofertą gastronomiczną i szerokim portfolio usług, jak np. serwisowanie samochodów i rowerów, a nawet wysyłka i odbiór przesyłek kurierskich.

Oczekiwania klientów flotowych a oferta sieci stacji paliw

Wszystkie firmy posiadające flotę, a zwłaszcza transportowe, stoją przed ogromnymi wyzwaniami związanymi z utrzymaniem rentowności i konkurencyjności. – Aby zyskać przewagę w danej branży, należy przede wszystkim zoptymalizować czas i koszty. W osiągnięciu tego celu pomocne są karty paliwowe emitowane przez operatorów i bezbłędnie działające systemy autoryzacyjne. Firmom oferujemy program MOYA Firma, który umożliwia poruszanie się bez gotówki. Właściciele firm nie muszą też pamiętać o regularnym zasilaniu kart płatniczych. Poprzez dostęp do internetowego panelu klienta E-commerce każdy z klientów ma możliwość pobierania zbiorczych faktur i raportów dostępnych w kilku formatach, które można następnie importować do programów rozliczających i weryfikujących chociażby spalanie danej jednostki transportowej – komentuje Paweł Grzywaczewski, członek zarządu Anwim SA.

Zapewniać najwygodniejsze rozwiązania klientom flotowym chce także Shell Polska. – W ubiegłym roku wdrożyliśmy nowy system transakcyjny do obsługi kart flotowych oraz nową platformę dla użytkowników –

Shell Card Online. Serwis internetowy został zaprojektowany w taki sposób, aby umożliwić łatwe i intuicyjne dotarcie do faktur i niezbędnych informacji na temat transakcji. Platforma zapewnia dostęp do szczegółowych raportów i analiz, dlatego zadaliśmy też o to, aby użytkownik mógł dopasować ich wygląd i układ treści do indywidualnych potrzeb i określać, jakie parametry mają być uwzględniane w zestawieniach – mówi Anna Papka. Oprócz tego nad bezpieczeństwem transakcji czuwa specjalny zespół ekspertów zajmujący się bieżącym monitorowaniem wszystkich płatności dokonywanymi kartami Shell i wykrywaniem podejrzanych operacji.

– Jak wynika z naszych badań, konsumenci, zarówno indywidualni, jak i flotowi, oczekują od stacji paliw znacznie więcej niż tylko możliwości zatankowania samochodu. Stacje tranzytowe Circle K to już teraz kompleksowe punkty obsługi podróżnych. Planujemy sukcesywne otwieranie nowych punktów tranzytowych z pełną infrastrukturą dla kierowców – opowiada Rafał Drożdżiak. Do dyspozycji klientów biznesowych i instytucjonalnych Circle K Polska oddaje trzy różne rozwiązania w zależności od wybranego przez nich systemu zarządzania flotą: kartę rabatową Circle K Prepaid, a także karty flotowe z odroczonego systemem płatności Circle K Polska i Circle K Europe. – W ramach naszych kart paliwowych umożliwiamy zakup dowolnych produktów i usług dostępnych na stacji paliw, w tym także produktów z oferty gastronomicznej. Wybór zakresu produktów i usług, za które można płacić kartą paliwową, leży po stronie właściciela danej floty – dodaje.

Obecnie z kart, w zależności od wybranego rodzaju, można skorzystać o każdej porze dnia i nocy na około 700 stacjach w Polsce działających w ramach porozumienia Routex, a także na ponad 18 000 stacjach w 29 krajach w Europie.

Elektromobilność na stacjach paliw. Sytuacja obecna i plany

Jednym z silniejszych trendów na światowym rynku stacji paliw jest obsługa pojazdów elektrycznych. – W Skandynawii współpracujemy w tym obszarze z takimi partnerami, jak Tesla, Clever czy Green Contact, którzy mają ładowarki na naszych stacjach. Na przykładzie Norwegii widać, że zwiększenie udziału samochodów elektrycznych w rynku możliwe jest tylko dzięki systemowemu wsparciu dla e-motoryzacji, np. w postaci ulg podatkowych. W Polsce zmiany na tym tle to jeszcze perspektywa nadchodzących lat, kiedy technologia ta stanie się bardziej przystępna dla polskich konsumentów. Na razie jest to nisza, do której wypełnienia jesteśmy w pełni przygotowani dzięki doświadczeniu i rozwiązaniom, które sprawdziły się na innych rynkach – mówi Rafał Drożdżiak.

Zdaniem Pawła Grzywaczewskiego w tej chwili udział samochodów elektrycznych w Polsce jest na tyle niski i rośnie na tyle wolno, że perspektywa dostosowywania stacji do elektromobilności wydaje się dość odległa. – Dla firmy Anvim priorytetem jest utrzymanie tempa przyłączania nowych stacji i nie planujemy w tej chwili budowania ładowarek na poziomie sieci. Niewykluczone jednak, że takie punkty pojawiają się na stacjach MOYA za sprawą wybranych partnerów – mówi dyrektor ds. sprzedaży i rozwoju MOYA.

Inną politykę w kierunku elektromobilności ma Grupa Lotos. – Od 2015 r. ładowanie jest możliwe na wybranych stacjach w Gdańsku i Gdyni. W trakcie ładowania klienci mogą zrobić niezbędne zakupy w stacijnym sklepie albo po prostu poczekać w strefie gastronomicznej Cafe Punkt, przeglądając prasę przy kawie lub herbatce. Punkty szybkiego ładowania już zainstalowane na stacjach paliw sieci LOTOS w Trójmieście pracują w standardzie określonym skrótem CHAdeMo (od słów charge

de move), który jest także pewną grą słów, odnoszącą się do japońskiego stwierdzenia „O cha demo ikaga desuka”, które z kolei w wolnym tłumaczeniu oznacza „napijmy się herbaty”. Przyjęło się powszechne użycie tego sformułowania, ponieważ ładowanie baterii trwa mniej więcej tyle, co zaparzenie i wypicie tego napoju – opowiada Krzysztof Kopec.

W 2017 r. LOTOS wyznaczył 50 lokalizacji (wzdłuż korytarzy TEN-T), gdzie w przyszłości planuje uruchomić punkty ładowania pojazdów elektrycznych, ok. 1/3 ze wspomnianej liczby to właśnie MOP-y. Obecnie LOTOS realizuje projekt budowy pierwszych 12 stacji szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych. Wybór lokalizacji był dokonany w taki sposób, aby zapewnić przejazd każdego rodzaju samochodu elektrycznego na trasie Warszawa – Trójmiasto. Punkty ładowania samochodów elektrycznych obsługują trzy międzynarodowe standardy: CHAdeMO – dedykowany markom japońskim i koreańskim (prąd stały), CCS (Combined Charging System) – dedykowany markom europejskim (prąd stały) oraz Type 2 – (prąd stały) z dodatkową przejściówką dla marki Tesla (odrębny standard). Posiadanie tych standardów umożliwi pełne pokrycie rynku e-mobility. Minimalna moc dla jednego punktu ładowania to ok. 50 kW.

Tematu elektromobilności nie odpuszcza także Shell Polska. – W listopadzie ubiegłego roku Shell nawiązał na poziomie europejskim współpracę z IONITY – operatorem sieci punktów ładowania samochodów elektrycznych o wysokiej mocy. W ciągu kilku najbliższych lat chcemy zbudować sieć punktów szybkiego ładowania o mocy 350 kW w 10 krajach. Współpraca obejmuje 10 krajów: Polskę, Austrię, Belgię, Czechy, Francję, Holandię, Słowację, Słowenię, Węgry i Wielką Brytanię. Na każdej z 80 stacji Shell w krajach objętych pierwszą falą wdrożenia w 2018/2019 r. będzie dostępnych średnio sześć punktów ładowania – łącznie około 500 – przypomina Anna Papka. Globalnie firma inwestuje również w inne paliwa alternatywne. Przykładowo w Niemczech Shell, wraz z innymi przedsiębiorstwami przy wsparciu rządu federalnego, do 2023 r. zamierza stworzyć sieć 400 wodorowych stacji paliwowych dla pojazdów elektrycznych. Obecnie Shell posiada pięć takich punktów w Niemczech i dwa w Los Angeles.

Jak wynika z powyższego zestawienia, koncerny mają poważne plany na najbliższe kilka czy kilkanaście lat. Ile z nich się powiedzie? To już pytanie do rynku, a więc... konsumentów.

W 2017 r. LOTOS wyznaczył 50 lokalizacji (wzdłuż korytarzy TEN-T), gdzie w przyszłości planuje uruchomić punkty ładowania pojazdów elektrycznych, ok. 1/3 ze wspomnianej liczby to właśnie MOP-y.

CO Z TĄ POLSKĄ? I... SPRZEDAŻĄ POJAZDÓW UŻYWANYCH?

„Jedyną stałą jest zmiana” (Heraklit).

Zmiany, zmiany, zmiany – raz na lepsze, raz na gorsze, raz zaskakujące, raz jako naturalna kolej rzeczy wynikająca z konsekwencji podjętych decyzji, wprowadzonych praw czy regulacji. Rynek się zmienia – teza znana w każdej branży, powtarzana od wielu lat i zawsze prawdziwa. Kształtują go podaż i popyt, które w zależności od danej koniunktury przyjmują różne ułożenie na wykresach, tym samym wytyczając cenę końcową.



tekst
AGATA CHOWANIEC

Dziś rynek pojazdów używanych w Polsce przyjmuje zupełnie nową postać. Na przestrzeni ostatnich miesięcy byliśmy świadkami wielu zmian kolejno nachodzących po sobie, które wpłynęły w sposób pośredni i bezpośredni na ostateczny obraz rynku pojazdów używanych. Dawniejsze „Eldorado”, będące mekką różnych praktyk w handlu pojazdami używanymi, odchodzi do przeszłości, a w jego miejsce powstaje rynek zdecydowanie bliższy czasom, w których żyjemy. W końcu mamy XXI w., jesteśmy jednym z krajów UE, członkiem NATO, krajem z silną tendencją rozwojową, wysokim PKB i tendencją do rywalizacji na arenie międzynarodowej we wszystkich gałęziach naukowych i gospodarczych.

Realna wartość

Jednak wróćmy do meritum, czyli branży samochodowej, a dokładnie branży pojazdów używanych. Media odgrywają istotną rolę w tym, co się dzieje na rynku pojazdów używanych. Programy publicystyczne, programy interwencyjne, programy śledcze i kampanie społeczne obnażyły nieuczciwe praktyki, które stosowali nieuczciwi sprzedawcy. Dziś już chyba każdy jest całkiem dobrze wyedukowany, jak powinien się zachować, by nie paść ofiarą oszustwa, kupując używane auto. Zarówno w telewizji, jak i w internecie wszystkie informacje są na wyciągnięcie ręki, dzięki czemu sprzedaż samochodu z przekreślonym licznikiem przestaje być w Polsce praktyką powszechną. Czas, kiedy nieuczciwy pośrednik kupował samochód z przebiegiem 300 tysięcy i po kilku dniach sprzedawał jako auto z przebiegiem w okolicy 100 tysięcy, odeszły bezpowrotnie. Tym samym urealniała się wartość rezydualna samochodu z przebiegiem 300 tysięcy. „Urealniała się”, w tym przypadku oznacza – bardzo obniżyła się, bo pośrednik, kupując pojazd z takim przebiegiem, z takim samym go zbywa dalej i nie jest już w stanie wygenerować na nim olbrzymiej marży. Tym samym środowisko flotowe musi ponownie przekalkulować graniczny przebieg samochodu, bo wartość rezydualna spada odwrotnie proporcjonalnie do niego. Czyli im wyższy przebieg, tym niższa cena.

I tu dochodzimy do meritum tego artykułu – wszystko należy ponownie przekalkulować, ale trzeba zadać sobie pytania: Czy taka kalkulacja jest możliwa? Czy można właściwie oszacować wartość pojazdu i jak to zrobić? Na jakich danych oprzeć się, wyceniając samochód używany?

Najbardziej wiarygodnym wyznacznikiem wartości samochodu staje się rynek

„tu i teraz”. By uzyskać odpowiedź, ile realnie pojazd jest wart, należy zapytać kupujących, a najlepszym do tego jest portal aukcyjny. Tam prezentujemy samochód, organizując aukcję, podczas której zbieramy oferty z rynku.

To pytania budzące wiele emocji i będące tematem głównym wielu dyskusji. Poszukajmy na nie odpowiedzi.

Przegląd rynku

Zacznijmy od przejrzenia najbardziej znanych portali ogłoszeniowych. Mamy tu niezliczoną liczbę samochodów wystawionych do sprzedaży, tylko te ceny... Czasem zakładające „pobożne życzenia” sprzedającego, czasem zakładające kilka procent nadwyżki, po to, by mieć przestrzeń do negocjacji z potencjalnym kupcem, czasem ceny wystawianych samochodów zakładają możliwość negocjacji w stylu arabskim – wystawiłam za kwotę x, ale jak dostanę 2/3, z tego to i tak sprzedam. Podsumowując, portale ogłoszeniowe nie stanowią wiarygodnego źródła wycenienia samochodu używanego. Szukamy więc dalej...

Wartość księgową pojazdu – zawsze albo za dużo, albo za mało w zależności od założonego sposobu odliczeń, a nie realnej wartości, czyli też nie tędy droga. Szukamy dalej...

Kolejny kierunek – książkowo wyznaczone wartości samochodów. Standardem wyznaczania wartości na rynku pojazdów używanych jest korzystanie ze źródeł typu Euratax lub Info-Expert. Źródła te, choć są bezsprzecznie wiarygodne, to jednak nie są wrażliwe na dynamiczne zmiany, które nas otaczają, przez co nie dają nam odpowiedzi, ile jest dziś wart nasz pojazd. Problem staje się jeszcze głębszy, gdy zaczniemy rozpatrywać pojazdy inne niż osobowe i dostawcze. Można powiedzieć, że przy obecnym tempie zmian na rynku systemy te działają w oparciu o choć nie historyczne, ale jednak już zdezaktualizowane dane, gdyż ceny

zawarte w tych publikacjach nie uwzględniają zmian, które w ostatnich miesiącach zaszły na rynku sprzedaży pojazdów używanych. Szukamy więc dalej...

Najbardziej prawdziwą tezę jest najstarsze prawo rynku – „towar jest tyle warty, ile kupujący chce za niego zapłacić”. Najbardziej wiarygodnym wyznacznikiem wartości samochodu staje się więc sam rynek „tu i teraz”. By uzyskać odpowiedź, ile realnie pojazd jest wart, należy zapytać kupujących, a najlepszym do tego jest ogólnodostępny portal aukcyjny. Na portalu prezentujemy samochód, organizując aukcję, podczas której zbieramy oferty z rynku globalnego. Po jej zakończeniu mamy uwiarygodnioną przez ponad 39 tysięcy osób odpowiedź – ilu z nich jest zainteresowanych zakupem Twojego auta i jaką najwyższą kwotę mogą za nie zaoferować. Odpowiedź naszych klientów jest wiarygodna i wiążąca. Prezentujemy ją w postaci raportu – masz dwa dni, by zweryfikować proponowaną wartość odkupu wg własnych metod i sprawdzić, czy sam pozyskasz klienta, który zapłaci więcej. Oferta naszego klienta jest ważna dwa dni – jeśli ją odrzucasz, nie ma problemu. Jeśli przyjmiesz – klient najpierw zapłaci, potem przyjedzie i odbierze auto. Wszystko to odbędzie się za naszym pośrednictwem, nie będziesz zajmował się rozmowami z klientami, pokazywaniem samochodu, odbieraniem telefonów itd. Czyż nie jest to najlepszy sposób, by sprawdzić, ile jest warte Twoje auto? Jest najlepszy, bo dający jednocześnie wiarygodne oferty odkupowe, z których możesz skorzystać. Najlepszy, bo zyskujesz czas, komfort i pieniądze.

Zatem: ile wart jest Twój samochód? Odpowiedź znajdziesz na: car-port.pl

PEUGEOT 508 – NOWA DEFINICJA FIRMOWEJ LIMUZyny

Jeszcze w 2017 r. sprzedaż samochodów klasy średniej kurczyła się, zupełnie niezrozumiale i odwrotnie do rynkowych trendów, które wskazywały na ogólny wzrost rejestracji nowych pojazdów w Polsce i Europie. Od początku tego roku możemy obserwować ożywienie, które, zwłaszcza od drugiego kwartału, zmieniło się w galop słupków sprzedaży motoryzacyjnych reprezentantów segmentu D.

52

Kadra kierownicza i menedżerska to wymagający klient flotowy. Osoby na średnich i wyższych szczeblach oraz strategicznych dla funkcjonowania firmy miejscach w strukturze przedsiębiorstwa dysponują często indywidualnie określonym budżetem, w ramach którego mogą wybrać swój pojazd firmowy, wizytówkę i niezawodny środek transportu.

Wymagający klient

Menedżerowie decydujący się na limuzyny z segmentu D dokonują wyboru pragmatycznie – chcą, aby pojazd reprezentował ich

status i pozycję zawodową, liczą na rodziną funkcjonalność i zwracają uwagę na zaawansowanie technologiczne, oryginalność, design oraz jakość wykończenia. To trudne do pogodzenia ze sobą zmienne i tylko najlepsi potrafią zaspokoić potrzeby wymagających klientów biznesowych.

Nowy Peugeot 508 łączy w sobie filary segmentu D i jest reprezentacyjnym pojazdem o niezwykle charakterystycznym designie, karoserii i nowoczesnym wzornictwie wnętrza oraz ucieleśnieniem najnowocześniejszych technologii, systemów i elegancji zarazem.

Niezawodność, elegancja i szyk

Od samochodu służbowego wymagamy przede wszystkim niezawodności, ponieważ stanowi on narzędzie pracy pozwalające firmie płynnie funkcjonować, a dzięki temu generować zysk. Marka Peugeot bardzo długo przygotowywała się do ofensywy w segmencie D. W 2010 r. na Międzynarodowym Salonie Samochodowym w Paryżu został zaprezentowany piękny sedan o nazwie 508. Oferta szybko została uzupełniona o praktyczne nadwozie typu kombi. Od pierwszych miesięcy model zyskał uznanie rynku i okazał się hitem sprzedażowym.

Mocna konstrukcja, najnowsze technologie produkcyjne i trwałe materiały wykorzystywane przy produkcji były gwarantem długowieczności modelu, który dopiero po ośmiu latach doczekał się II generacji, odwiedzając autoryzowane punkty obsługi francuskiej marki przeważnie jedynie na okresowe obowiązkowe przeglądy. Mobilność modelu 508 to zresztą cecha charakterystyczna również II generacji, która w tym roku zadebiutowała na światowych salonach. Absolutnie rewolucyjna i progresywna stylistyka uzewnętrzniona w pięknej bryle nadwozia skrywa pod pięknie uformowanymi arkuszami blachy bardzo oszczędne i długowieczne jednostki z rodzin BlueHDI i PureTech, gwarantujące wysoką kulturę pracy i niskie zapotrzebowanie na paliwo. Zgodność z najnowszymi restrykcyjnymi normami Euro 6.2 oraz połączenie z błyskawicznie działającą 8-biegową automatyczną przekładnią stawiają Peugeota 508 wśród liderów w zakresie ekologicznych i ekonomicznych wymagań nowoczesnych firm.

Auto służbowe jest naszą wizytówką, prezentacją stylu i naturalnym przedłużeniem tego, jak chcielibyśmy, aby nas odbierało społeczeństwo. Z Peugeotem 508 stajemy się VIP-em, osobą ze zdefiniowanym smakiem i mocnym charakterem.

Styl, w jakim przyjeżdżamy do biura, na biznesowe spotkanie czy strategiczną





akwizycję jest jednym z kluczowych czynników decydującego pierwszego wrażenia. Absolutnie unikalny projekt wnętrza przejawiający się w połączeniu naturalnych materiałów oraz odważnych linii deski rozdzielczej od wielu lat są znakiem rozpoznawczym nowych modeli spod znaku lwa. Nowy Peugeot 508 jest symbolem wszystkiego, co najwykwintniejsze w ofercie marki. Posunięta do absolutnej pasji dbałość o detale i zachowanie funkcjonalności użytkowej zaowocowała zachwycającą w swej nowoczesności kabiną pasażerską.

Technologia wspierająca biznes

Przebywanie za sterami nowego Peugeota 508 to wspaniałe uczucie. Wyprofilowane fotele obite wysokiej klasy szlachetnymi materiałami trzymają i tulą w trakcie podróży. Charakterystyczny Peugeot i-Cockpit został dopracowany i osadzony w futurystycznej desce rozdzielczej, przypominającej bardziej panel sterowania ponaddzwiękowym odrzutowcem. Gdy w 2013 r. Bertrand Rapatel prezentował zupełnie nową koncepcję wyglądu i funkcjonalności przedniego panelu kabiny pasażerskiej, mógł jedynie śnić, że ten projekt spotka się z tak dobrym przyjęciem i będzie implementowany w każdym nowym Peugeotzie. i-Cockpit kładzie nacisk na intuicyjność, przede wszystkim koncentrując uwagę kierowcy na drodze i doznaniach, jakich dostarcza pokonywanie kolejnych kilometrów w komfortowych



warunkach. Peugeot 508 prezentuje wszystko, co najlepsze z tego projektu – kompaktowa wielofunkcyjna kierownica obszyta wysokiej jakości tkaninami przenosi kierowcę za stery sportowego gokarta. Podwyższona konsola centralna oraz elektroniczne zegary umieszczone na ekranie o znakomitej rozdzielczości dostarczają unikalnych doznań płynących z przebywania wewnątrz limuzyny. Wyświetlacz HUD oraz 10-calowy dotykowy ekran wieńczą pięknie zaprojektowany system infrozrywki, pozwalając uczynić z Peugeota 508 firmowe centrum dowodzenia i upragnioną oazę, do której uciekamy, aby oddać się chwilom relaksu. Odpoczynek zapewnią fotele z wielopunktowym masażem czy możliwość instalacji zestawu nagłośnieniowego Focal przeznaczonego nie tylko dla melomanów.

Peugeot 508 prezentuje absolutne „must have” dla segmentu D, jednocześnie kreśląc nowy poziom nowoczesnego podejścia do produkcji samochodów reprezentacyjnych. Limuzyny nie muszą być nudnymi, jednobryłowymi i ciężkimi projektami. Peugeot 508 pozwala nam zdefiniować sferę luksusu, niezawodności i technologicznego oczarowania użytkowników na nowo. Fantastycznie, że na rynku pojawiło się nowe wcielenie Peugeota 508, odświeżające sferę samochodów klasy średniej i umożliwiające fleet managerom rekomendowanie oryginalnego auta. Co więcej, dzięki produktowi finansowemu Perfect Drive nowym reprezentantem mobilności firmowej możemy cieszyć się już od 1239 zł netto – możemy też korzystać z pełnych odpisów amortyzacyjnych, zgodnie z planowanymi restrykcyjnymi zmianami Ministerstwa Finansów w odniesieniu do pojazdów służbowych.

16 najlepszych z 583

Po pięciu miesiącach konkursowych zmagania zakończył się pierwszy i najbardziej spektakularny etap VI edycji Eksperta Flotowego. Do rywalizacji przystąpiła rekordowa liczba 583 osób profesjonalnie związanych z zarządzaniem firmowym car parkiem, którzy łącznie zarządzali ponad 100 000 pojazdów.

Ostatecznie do finału, który pod koniec października odbędzie się w sercu Wielkopolski, awansowało 16 najlepszych profesjonalistów zarządzających samochodami służbowymi.

54

System rejestracji do #NowyEkspert Flotowy ruszył 30 kwietnia tego roku. Od pierwszych godzin lista uczestników wypełniała się w błyskawicznym tempie. 16 maja na terenie Twierdzy Modlin odbyła się uroczysta i oficjalna inauguracja VI edycji Eksperta Flotowego podczas Wielkiego Testu Flotowego, który zgromadził w tym roku blisko 500 gości.

Tegoroczna edycja oferowała każdemu, kto zawodowo zajmuje się firmowymi pojazdami, bardzo duże możliwości doskonalenia swoich umiejętności w zakresie Car Fleet Managementu. Zupełnie nowy portal projektu wypełniały bardzo szybko merytoryczne i edukacyjne materiały – **w tej edycji przekazaliśmy Wam już ponad 70 artykułów**, a w całej bibliotece zgromadzonych mamy już ponad 300 odpowiednio skatalogowanych treści naukowych!

Osią tegorocznych zmagania była skrupulatnie zaprojektowana ścieżka edukacyjna,

umożliwiająca udział w trzech bezpłatnych szkoleniach. Gospodarzem każdego z nich był Business Center Club w Warszawie – siedziba polskiego biznesu i prestiżowych spotkań dla specjalistów i praktyków. W tym roku spotkaliśmy się 23 maja, 20 czerwca i 26 września.

Pierwsze szkolenie dotyczyło prawnych i podatkowych nowelizacji odnoszących się wprost do codziennych działań i obowiązków fleet managerów. Wykłady poprowadzili przedstawiciel PZPM oraz prawnicy i radcy podatkowi z kancelarii Piszcz i Wspólnicy. Drugie szkolenie, prowadzone przez Daniela Trzaskowskiego z Volkswagen Financial Services oraz Piotra Gortatowicza, skupiało się na optymalizacji szkodowości w firmie. Wykłady wsparte były bardzo rozbudowanymi warsztatami, dzięki czemu każdy z uczestników wyszedł ze spotkania z głową pełną praktycznych rad i wskazówek. Ostatnie szkolenie, wrześniowe, prezentowało globalne trendy w zarządzaniu flotą. Na specjalne zaproszenie Eksperta Flotowego wprost z wietrznego Chicago przyleciał John Dmochowski, senior global fleet manager Mondelēz International, który odpowiada za światową politykę flotą dla ponad 10 500 pojazdów w przeszło 70 krajach. John zainspirował polskich zarządców flot do działania i podzielił się swoim doświadczeniem i energią. To były naprawdę wspaniałe spotkania, inspiracje, networking biznesowy i merytoryczny przekaz. **We wszystkich trzech szkoleniach udział wzięło ponad 240 uczestników – dziękujemy!**

Ekspert Flotowy jest synonimem profesjonalnego przekazu wiedzy i rozwoju zawodowego. W tym roku poszerzaliśmy Wasze horyzonty również za pomocą sześciu testów weryfikujących poziom Waszej wiedzy. Dzięki temu, że na końcu pokazywały one poprawne odpowiedzi, mogliśmy edukować Was we wszystkich kluczowych dziedzinach Fleet Managementu. Pytania testowe były konstruowane przez





prelegentów oraz Partnera merytorycznego projektu – Stowarzyszenie Kierowników Flot Samochodowych. Łącznie było to 120 naprawdę trudnych i pobudzających do pogłębienia wiedzy pytań!

W tej edycji do zdobycia było łącznie 195 punktów, z czego 180 można było uzyskać za 100-proc. poprawne rozwiązanie wszystkich testów, 15 – za obecność na wszystkich wykładach szkoleniowych. W tym roku, aby awansować do finału, należało zgromadzić minimum 80% przewidzianej maksymalnej liczby punktów. To pokazuje, jak wysoki poziom trzymają i jak zaciętą rywalizację toczyli uczestnicy Eksperta Flotowego.

#NowyEkspertFlotowy skupił w tym roku aż 583 uczestników zarządzających flotą ponad 100 000 pojazdów! Walka o awans do finału była niezwykle zacięta, jednak liczby są nieubłagane – do finału dostali się najlepsi z najlepszych w Polsce.

Oto alfabetyczna lista finalistów, najlepszych fleet managerów w Polsce AD 2018, którzy zgromadzili na swoim koncie najwięcej punktów i wykazali się największą determinacją i aktywnością w VI odsłonie Eksperta Flotowego (z uwagi na remis punktowy na 15. miejscu Organizatorzy postanowili zakwalifikować do finału 16 osób):

- ▶ **Przemysław Aleksandrowicz**
- ▶ **Tomasz Bera**
- ▶ **Damian Deja**



- ▶ **Michał Elmanowski**
- ▶ **Łukasz Kazana**
- ▶ **Dariusz Kotański**
- ▶ **Tomasz Malinowski**
- ▶ **Jakub Niezgoda**
- ▶ **Piotr Okrasa**
- ▶ **Paweł Pawlik**
- ▶ **Krzysztof Puzio**
- ▶ **Szymon Szafranski**
- ▶ **Marek Śmitek**
- ▶ **Sławomir Wajs**
- ▶ **Bartosz Walkowiak**
- ▶ **Mateusz Zalesny**

Na finalistów czeka jeszcze jedno wyzwanie – już 23 października w Poznaniu

spotkają się, aby poddać się ostatecznemu egzaminowi teoretycznemu i praktycznemu. Liczymy na piękne emocje!

Laureata, Eksperta Flotowego 2018, poznamy podczas uroczystej Gali Stowarzyszenia Kierowników Flot Samochodowych pod koniec listopada w Warszawie. Nagrodą główną jest pakiet cudownych wspomnień – wyjazd na dni prasowe 89. Międzynarodowego Salonu Samochodowego w Genewie w marcu 2019 r.

Dziękujemy wszystkim za udział, wsparcie i zdyktowanie projektu Ekspert Flotowy do obecnego poziomu. Jesteśmy dumni, że możemy tworzyć projekt dla tak wspaniałej branży!

KARTA PALIWOWA

RACJONALIZUJE ZARZĄDZANIE CZASEM PRACY

Szybki czas reakcji, optymalizacja czasu, efektywność czasowa. W czasach, kiedy tak ciężko jest o dobrego pracownika, odpowiednie wykorzystanie jego czasu pracy nabiera dużego znaczenia. W szczególności dotyczy to pracy przedstawicieli handlowych, którzy lwia część swojego czasu spędzają w podróży.

Nieźmiennie dziwi mnie, kiedy w rozmowach z menedżerami flot dowiaduję się, że pracownicy planują porę i miejsca wizyt u klientów według dostępności stacji paliw – mówi Mariusz Derdziak, doradca DKV Euro Service. – To przewraca logikę ich pracy i sprawia, że tankowanie paliw jest w ich grafiku równie ważne, jak pozyskiwanie klientów – kontynuuje.

Powodem jest ograniczanie kierowcom wyboru stacji paliw poprzez narzucanie jednej czy dwóch marek stacji, na której wynegocjowano korzystne rabaty. Uzyskane oszczędności są dobrym argumentem, ale nie dla skuteczności działania całej firmy. Tym bardziej, że na rynku dostępne są już rozwiązania, które dają dostęp do bardzo szerokiej liczby stacji, niekoniecznie oferując droższy model rozliczeniowy.

Mowa tutaj o niezależnych operatorach kart paliwowych dla transportu profesjonalnego, którzy wychodzą dziś z coraz ciekawszą ofertą dla flot osobowych. Proponowane przez tych operatorów warunki są szczególnie korzystne dla flot tankujących olej napędowy, bo tu można liczyć na najwyższe rabaty.

Przykładem jest firma DKV Euro Service, która na polskim rynku działa od przeszło 25 lat. W Polsce współpracuje z siecią ponad 4100 stacji oraz kilkudziesięciu warsztatów. Należą do niej wszystkie duże marki paliw, a także liczne stacje prywatne, położone w miejscach kluczowych dla transportu.

Wolność wyboru oszczędza czas

– Weźmy na przykład trasę Wrocław – Warszawa. Oferujemy tu do wyboru 50 stacji, podczas gdy klienci związani z marką Shell mają do wyboru dziewięć stacji, z BP – 8. Najwięcej ma Orlen – 20. Przy głównych trasach jest jeszcze nie najgorzej,

ale kiedy jeździmy w teren, sprawa dostępności się skomplikuje – wyjaśnia Mariusz Derdziak z DKV. – Firmy często nie kalkulują, że zjazd z trasy na stację współpracującą z daną flotą, która ma o kilka groszy tańsze paliwo, generuje także koszt samego dojazdu – mówi. Dla pojazdów osobowych wynosi on ok. 2 zł za kilometr. Jeśli tankujemy średnio 40 l, to różnica w cenie paliwa na poziomie 10 groszy zmniejsza rachunek tylko o 4 zł. Oznacza to, że już po przejechaniu 2 km cały zysk z takiej operacji jest anulowany, a powyżej 2 km dojazdu taka procedura przynosi straty. Straty nie tylko finansowe, bo dochodzi jeszcze czas pracy kierowcy oraz późniejsze dotarcie do celu.

Być może firma flotowa nie zawsze otrzyma od niezależnego operatora upustu na paliwo w wysokości oferowanej bezpośrednio przez koncerny, ale za to ma otwartą drogę



tankowania na stacjach mniejszych sieci, jak np. Moya, Citronex, Uniwar, Areca czy Polmax. W przypadku DKV to o tyle atrakcyjne, że klienci płacą tam od razu stawkę, która jest 20-40 groszy niższa niż ta z dystrybutora. Stawka ta powiązana jest bowiem z ceną spot i można sprawdzać jej wysokość na bieżąco na stronie DKV.

Warto też zwrócić uwagę na oszczędności, jakie można uzyskać dzięki selekcji najtańszych miejsc tankowania. Kiedy stacji w sieci jest bardzo dużo, można sporo ugrać. Na przykład aplikacja mobilna DKV wskazuje trzy najtańsze punkty tankowania na wybranej trasie. Pokazuje też ceny paliw na poszczególnych stacjach, godziny otwarcia oraz dostępne tam serwisy. Można dowolnie określić promień wokół trasy, jaki nas interesuje, by wyszukać stacje. – Szacujemy, że oszczędności, jakie można uzyskać tylko dzięki selekcji najtańszych punktów, sięgają 40 gr na litrze – dodaje Mariusz Derdziak.

Liczy się bezpieczeństwo

– Jeszcze niedawno karta paliwowa była sposobem zabezpieczenia finansowego firmy przed nadużyciami ze strony kierowcy.

Teraz sytuacja bardzo się zmieniła – karta to bezpieczeństwo, jakie firmy chcą oferować kierowcom, aby mogli oni bezpiecznie i bezkolizyjnie wykonywać swoje obowiązki – mówi Mariusz Derdziak z DKV. Ma to wyraz także w sposobie rozliczeń proponowanym flotom: mogą wybierać spośród kart DKV fakturowanych w systemie pre-paid lub post-paid.

Gęstość i szybkość serwisu jest plusem w przypadku awarii, które zdarzają się w trasie. Karty dla transportu profesjonalnego są związane umową z szeroką siecią stacji i punktów serwisowych, a przede wszystkim – zapewniają szybki Assistance. – Nieraz spotkałem się z sytuacją, że dokumenty na ważny przetarg nie dojechały, ponieważ pojazd popsuł się w trasie. Szybko dostępne Assistance, powiązane z kartą paliwową, ogranicza ryzyko takiego zdarzenia – komentuje Mariusz Derdziak z DKV. Co ciekawe, taki rodzaj pomocy drogowej świadczy usługi także na autostradach, zatem nie ma ryzyka, że serwis będzie na nas czekał dopiero w bramkach. Nie mówiąc o tym, że taką kartą można

też zapłacić za mandat, co w sytuacji braku środków u kierowcy, może znacznie przyspieszyć kontynuację jazdy.

Innym aspektem usług serwisowych jest wsparcie przy niewielkich awariach w trasie, jak wymiana koła czy lampy. Kierowcami flotowymi w dużej części są dziś kobiety, a dodatkowo nowoczesne pojazdy są tak zabezpieczone, że bez fachowego wsparcia ciężko jest czasem wymienić choćby żarówkę. Korzystanie w tym zakresie z serwisów powiązanych z kartami paliwowymi ułatwia więc sprawę.

Na koniec warto wspomnieć o zmianach, jakie w polityce zakupu czy najmu aut może przynieść przyszłość. Małymi krokami wkracza do Polski elektromobilność i świadomość proekologiczna, stopniowo pojawiają się nowe punkty ładowania pojazdów energią elektryczną. DKV podpisało umowę z Innogy, na mocy której kartą paliwową można opłacać ten typ tankowań. Na razie usługa dostępna jest w Niemczech, ale ustalane są już wdrożenia w sąsiednich krajach, w tym w Polsce. 

REKLAMA

«W końcu mogę tankować, gdzie chcę. Co za wygoda!»

Monika K., przedstawiciel handlowy

Karta DKV dla flot osobowych
Ponad 4200 stacji tylko w Polsce

dkv-euroservice.com



You drive, we care.



ZAMÓWIENIA PUBLICZNE BEZ TAJEMNIC, CZYLI O TYM, JAK POPRAWNIE PRZYGOTOWAĆ OFERTĘ PRZETARGOWĄ

Wymogi formalne, jakie potencjalny wykonawca jest zobowiązany spełnić, by wziąć udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, nie zawsze są tożsame i różnią się w zależności od tego, w jakim trybie udzielane jest zamówienie. Nie da się jednak przystąpić do przetargu bez znajomości prawa.



tekst

MACIEJ KROTOSKIadwokat, partner zarządzający w M. Krotoski Adwokaci i Radcy Prawni sp. k., redaktor naczelny moto-prawo.pl

58

Najczęściej spotykanymi sposobami udzielenia zamówienia publicznego w przedmiocie zakupu pojazdów są przetarg nieograniczony i przetarg ograniczony. Tryby te można stosować w każdym przypadku zamówienia publicznego, bez względu na wartość, rodzaj zamówienia czy inne brane pod uwagę w ustawie kryteria. Z drugiej strony jednak mają one największe wymagania proceduralne. Pozostałe możliwości, takie jak negocjacje z ogłoszeniem i bez ogłoszenia, zamówienie z wolnej ręki czy zapytanie o cenę, mogą być stosowane w szczególnych sytuacjach. Warto jednak zwrócić uwagę, że ustawa o prawie zamówień publicznych, a w konsekwencji również wynikające z niej procedury związane z udzieleniem zamówienia publicznego, muszą być stosowane przez zamawiającego wyłącznie wówczas, gdy wartość zamówienia przekracza kwotę 30 000 euro. Niestety, zamawiający często dobrowolnie decydują się na poddanie udzielanego zamówienia przepisom ustawy.

Najważniejsza uważna lektura

Niezależnie od tego, w jakim trybie udzielane jest zamówienie, wszelkie informacje dotyczące stawianych potencjalnym wykonawcom

wykluczenia, zależne od decyzji zamawiającego. By znalazły one jednak zastosowanie, muszą zostać przewidziane w ogłoszeniu, specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub zaproszeniu do składania ofert.

Wymagania i warunki

Często z góry przewidziany jest sposób złożenia oferty, w szczególności w zakresie opisu koperty, numeracji i parafowania kolejnych stron dokumentu. Oferta z załącznikami musi przy tym fizycznie wpłynąć do zamawiającego w wyznaczonym przez niego terminie. Samo wysłanie dokumentacji pocztą nie wystarcza do zachowania terminu. Niemal zawsze wymaga się, by wykonawca oświadczył w osobnym dokumencie, iż nie podlega wykluczeniu z postępowania na podstawie obligatoryjnych przesłanek ustawowych. Złożenie przez wykonawcę na tym etapie oświadczenia w kwestii przynależności przez niego do tej samej grupy kapitałowej co inni oferenci jest w praktyce niemożliwe z uwagi na brak wiedzy co do ich tożsamości. Oświadczenie to wykonawca przekazuje zamawiającemu w osobnym dokumencie w terminie trzech dni od dnia ujawnienia przez zamawiającego listy oferentów. W praktyce w przypadku przetargów dniem ujawnienia oferentów jest dzień otwarcia ofert. By wywiązać się z obowiązku przedstawienia oświadczenia, należy zatem pamiętać o terminie otwarcia ofert. Jeżeli z treści oświadczenia wynika przynależność do tej samej grupy kapitałowej, wykonawca przedstawia także dowody na to, że wykazane powiązania nie prowadzą do zakłócenia konkurencji w postępowaniu. Innym wymaganym oświadczeniem jest wskazanie, że wybór oferty nie będzie prowadzić do powstania u zamawiającego obowiązku podatkowego. Oświadczenie to diler pojazdów złożyć może w większości sytuacji bez obaw. Do sytuacji obciążenia zamawiającego podatkiem VAT dojść może bowiem tylko w razie wykonywania robót budowlanych lub dostawy szczególnych rodzajów towarów, obrót którymi nie leży zwykle w zakresie działalności dilerów pojazdów. Oczywiście

jest również, iż jeżeli ofertę podpisuje osoba inna niż uprawniona z mocy ustawy lub wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym do reprezentacji wykonawcy, to do oferty należy załączyć udzielone tej osobie pełnomocnictwo. Należy przy tym zwrócić uwagę, iż choć zamawiający często nie żąda od wykonawców oryginałów dokumentów, to w przypadku pełnomocnictw często wymagana jest choćby kopia notarialnie poświadczona za zgodność z oryginałem. Zamawiający na każdym etapie postępowania może również wzywać wykonawcę do przedstawienia innych niż wyżej wymienione dokumentów. Termin na wykonanie zobowiązania nie może być krótszy niż pięć dni. Niezależnie od wymagań zamawiającego, wykonawca każdorazowo, jeżeli wartość zamówienia przekracza tzw. progi unijne (obecnie przy zamówieniach na dostawę kwotę 135 000 euro), zobowiązany jest do przedstawienia zamawiającemu jednolitego elektronicznego dokumentu zamówienia (JEDZ). Wypełnienie dokumentu nie należy do łatwych zadań i należy powierzyć je wykwalifikowanemu specjalście. W dokumentacji przetargowej, jako warunek udziału w postępowaniu, może być również

przewidziany obowiązek uiszczenia przez wykonawcę wadium. Wpłaty można dokonać przelewem lub w innej przewidzianej przez zamawiającego formie. Należy jednak pamiętać, że środki muszą wpłynąć do zamawiającego przed upływem terminu składania ofert.

Negocjacja warunków

Możliwości negocjacyjne wykonawcy w dużej mierze zależą od trybu, w jakim udzielane jest zamówienie publiczne. W większości przypadków warunki przyszłej umowy są z góry narzucane przez zamawiającego. W przypadku zastosowania trybu przetargu wpływ wykonawcy na treść przyszłej umowy jest niemal zerowy, gdyż każda istotna zmiana warunków umowy musiałaby prowadzić do rozpoczęcia procedury od nowa. Warto jednak skorzystać z trybu tzw. zapytań do zamawiającego. Choć mają one na celu z reguły wyjaśnienie ewentualnych wątpliwości związanych z interpretacją dokumentacji przetargowej, to często udaje się za ich pomocą doprowadzić do uzyskania korzystnej wykładni poszczególnych postanowień. Pamiętać należy jednak, by złożyć zapytania, zanim upłynie połowa terminu

wyznaczonego do składania ofert. W przeciwnym razie zamawiający nie będzie zobowiązany do odpowiedzi. Szersze możliwości negocjacyjne dla wykonawcy zapewniają tryby szczególne, zwłaszcza zaś tryby zamówienia z wolnej ręki, negocjacji z i bez ogłoszenia. W tych przypadkach istnieje możliwość niemal dowolnego kształtowania przyszłego stosunku stron. Warto zadbać o to, by jak najkorzystnie sformułować przedmiot samego zamówienia, jak i sposób regulowania ceny. Często bowiem przedmiot zamówień pojazdów proponowany przez zamawiającego obejmuje nie tylko sam towar, ale również długotrwały serwis, transport czy ubezpieczenie. W ramach możliwości należy zastrzec, by świadczenie tych usług odbywało się za dodatkowym wynagrodzeniem. Oczywiście jest, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego nadrzędnym podmiotem jest zamawiający, nie wykonawca. Także ten drugi powinien dokładnie analizować treść dokumentów przetargowych i domagać się uwzględnienia jego interesów choć w pewnym stopniu. Pamiętajmy, iż na zawarciu umowy zależy nie tylko wykonawcy, ale również zamawiającemu! 

REKLAMA

**compet®**Twój partner w likwidacji
szkod komunikacyjnych

Współpracując z nami:



otrzymasz kompleksową, scentralizowaną obsługę od A do Z

masz pewność, że proces naprawy jest w pełni nadzorowany,
a jakość naprawy jest najwyższa

wiesz, że likwidacja szkody przebiegnie najsprawniej, jak to możliwe

Dołącz do naszych klientów

Sprawdź, co możemy Ci zaoferować
i czym różnimy się od innych.

kontakt@compet.pl

+48 733 754 040

www.compet.pl

CZY NAJEM AUTA MA COŚ WSPÓLNEGO Z NADUŻYCIEM VAT?

Otóż okazuje się, że ma, i to całkiem sporo. Niestety, polski fiskus upatruje w odpłatnym wynajmie pracownikom samochodów służbowych transakcję, która zmierza do nadużycia prawa w VAT.



tekst
MAGDALENA JAWORSKA
Radca prawny, senior manager w Crido

60

Zgodnie z ustawą VAT, w celu dokonania pełnego odliczenia podatku związanego z samochodami osobowymi muszą zostać spełnione łącznie dwa warunki:

- 1) sposób wykorzystywania pojazdów przez podatnika, zwłaszcza określony w ustalonych przez niego zasadach ich używania wyklucza ich użycie do celów prywatnych,
- 2) wykluczenie użytku prywatnego musi zostać potwierdzone prowadzoną przez podatnika dla tych pojazdów ewidencją przebiegu pojazdu.

Nic więc dziwnego, że podatnicy szukają takich rozwiązań i argumentacji, która otworzy im drogę do pełnego odliczenia VAT. Niektóre jednak rozwiązania nie znajdują akceptacji w oczach fiskusa oraz sądów administracyjnych, które w celu kwestionowania pełnego prawa do odliczenia sięgają nawet po klauzulę nadużycia w VAT.

Na czym może polegać nadużycie VAT?

Podstawą do zastosowania klauzuli nadużycia w VAT może być pełne odliczenie przez wynajmującego podatku naliczonego z wydatkami na nabycie/ najem/leasing i eksploatację aut w przypadku, gdy podatnik poza głównym przedmiotem prowadzonej działalności (niezwiązanej z najmem pojazdów) udostępnia odpłatnie

pracownikom pojazdy służbowe (tj. świadczy odpłatną usługę najmu opodatkowaną VAT).

Przykładowo, spółka z branży kosmetycznej udostępnia pracownikowi dla celów służbowych auto do wykonywania obowiązków służbowych wynikających z umowy o pracę (auto specjalisty do spraw sprzedaży) i jednocześnie z tym samym pracownikiem ma podpisaną umowę odpłatnego najmu pojazdu (w praktyce do wykorzystania auta do celów prywatnych po godzinach pracy pracownika). Z perspektywy formalnej samochód osobowy jest więc cały czas wykorzystywany przez podatnika do celów prowadzonej działalności gospodarczej, tj.:

- 1) do celów głównej działalności spółki w zakresie sprzedaży kosmetyków (przy założeniu, że w tym zakresie pracownik nie korzysta z auta spółki dla celów prywatnych) oraz
- 2) na podstawie umowy najmu zawartej w ramach prowadzonej przez spółkę działalności w zakresie wynajmowania samochodów pracownikom.

Jaki jest charakter klauzuli nadużycia VAT?

W polskiej ustawie o VAT klauzula funkcjonuje już ponad dwa lata (weszła w życie 15 lipca 2016 r.). Pozwala (przede wszystkim organom podatkowym, ale również sądom) zakwestionować każdą formalnie

prawidłową transakcję, której zasadniczym celem jest osiągnięcie korzyści podatkowej. Jest to jednak broń w rękach fiskusa, którą można formalnie wykorzystać również do okresów sprzed wejścia jej w życie (do rozliczeń VAT sprzed lipca 2016 r.), gdyż wywodzi się z orzecznictwa UE i przez to ma charakter uniwersalny. Niemniej ten uniwersalny charakter powoduje również, że nie ma sztywnych kryteriów jej zastosowania. To sprawia, że fiskus ma dużą pokusę do jej używania w kwestionowaniu rozliczeń VAT. O ile na gruncie europejskim Trybunał Sprawiedliwości UE nie stara się dopatrywać klauzuli w każdej sprawie, która wiąże się z „oszczędnością” w VAT, to polska rzeczywistość wygląda jednak inaczej.

Jak wygląda praktyka?

Przykładem jest sprawa, w której spółka, oprócz swojej podstawowej działalności w zakresie szeroko rozumianej logistyki, zdecydowała się rozszerzyć działalność na świadczenie usług wynajmu aut. Odpłatny najem był dokonywany tylko na rzecz pracowników. Wynagrodzenie ustalone zostało na poziomie rynkowym.

Spółka dodatkowo przygotowała system mający zapewnić ewidencję przebiegu pojazdów zgodnie z zasadami określonymi w ustawie o VAT, wytypowała osobę odpowiedzialną za kontrolę rzetelności ewidencji oraz określiła regulamin korzystania z aut. Pomimo podjętych czynności mających na celu wykluczyć możliwość używania samochodów dla celów prywatnych, sąd orzekł jednak, iż działania spółki zostały podjęte w celu nadużycia prawa, za czym przemawiały następujące okoliczności:

- ▶ brak reklamy oferty w zakresie wynajmu pojazdów,
- ▶ dominujący profil działalności o innym charakterze,
- ▶ brak wzmianki o nowej działalności w rejestrze,
- ▶ szczegółowy regulamin, przewidujący kary za „nagminne używanie pojazdu”

i prowadzący do nietypowego ograniczenia zakresu działalności gospodarczej¹.

Wszystko to przemawiało w ocenie sądu za tym, że działalność była dedykowana pracownikom spółki i prowadziła w efekcie do wydzielenia części relacji pracodawca – pracownik i nadania im charakteru rzeczywistej działalności gospodarczej. To zdaniem sądu świadczyło o nadużyciu w VAT – gdyż jedyną motywacją podatnika do rozszerzenia działalności o wynajem pojazdów było uzyskanie pełnego odliczenia VAT.

Niestety podobnych przypadków kwestionowania prawa do odliczenia w sytuacji wynajmu pracownikom pojazdów możemy jednak spotkać więcej.

Kolejna sprawa dotyczyła osoby fizycznej prowadzącej działalność w zakresie przetwarzania i konserwowania ryb oraz produktów rybołówstwa. Podatnik następnie rozszerzył profil swojej działalności

o wynajem i dzierżawę samochodów osobowych. W tym celu nabył pojazd, który już dwa dni później wynajął spółce powiązanej. Od strony spółki decyzję o najmie podjął jednak sam podatnik (działając jako jej wspólnik) i to głównie on faktycznie korzystał z pojazdu. Jednocześnie skarżący nie realizował innych działań typowych dla podmiotów prowadzących działalność w sektorze najmu pojazdów samochodowych, nie reklamował swojej oferty, nie posiadał odpowiedniej floty pojazdów, nie eksponował auta przeznaczonego na wynajem, nie przejawiał zainteresowania rynkiem wynajmu pojazdów, a niektóre faktury zakupu paliwa były wystawiane pierwotnie bezpośrednio na podatnika. W takich okolicznościach fiskus uznał, że rozszerzenie zakresu jego działalności o najem pojazdów miało na celu wyłącznie stworzenie formalnych podstaw umożliwiających pełne odliczenie VAT z faktur dokumentujących zakup

samochodu i późniejszych faktur wystawianych w związku z wydatkami samochodowymi. NSA potwierdził takie podejście, wskazując, że podatnik wykorzystał powiązanie ze spółką w celu obejścia ograniczeń z ustawy o VAT².

Na szczęście w ostatnim miesiącu pojawiły się również pozytywne wiadomości z linii frontu podatnik – fiskus. Widać pierwsze sygnały, że powyżej opisana praktyka kwestionowania prawa do odliczenia przy najmie aut może nie utrzymać się na dłużej albo przynajmniej nabrać wymiarów bardziej racjonalnych. Są już bowiem pierwsze wyroki, w których sądy przyznają podatnikom pełne prawo do odliczenia VAT.

Oczywiście trudno na tym etapie przewidzieć, czy podatnicy mogą już spać spokojnie. Bez wątpienia każdy przypadek może być jednak inny i prowadzić do różnych wniosków (zresztą jak to w podatkach bywa). Warto więc trzymać rękę na pulsie i obserwować kształtującą się praktykę. 🧐

¹ Sygn. akt: I FSK 1669/15.

² Sygn. akt: I FSK 1441/15.

REKLAMA

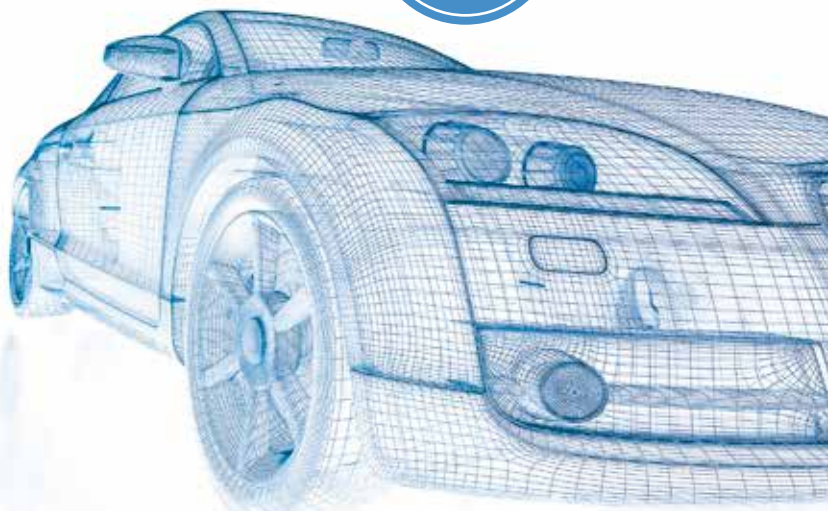
PROFESJONALNA WYCENA POJAZDÓW

Komputerowy System INFO-EKSPERT

- Wycena pojazdów sprawnych i uszkodzonych
- Wartości sprzedaży i zakupu
- Wartości rezydualne pojazdów
- Wspieranie procesu likwidacji szkód komunikacyjnych
- Wymiana danych z systemami kalkulacji napraw
- Integracja z systemami aukcyjnymi

INFO-EKSPERT

Rok założenia 1992



JAK ZARZĄDZAĆ FLOTĄ SAMOCHODÓW PREMIUM?

Wiele nowoczesnych, szybko rozwijających się firm posiada we flocie samochody segmentu premium przeznaczone dla kadry zarządzającej i menedżerskiej. Drogie, świetnie wyposażone i prestiżowe auta wymagają specjalnego traktowania: od serwisowania począwszy, na optymalizowaniu kosztów ubezpieczenia skończywszy.

tekst**BOGDAN KWIATKOWSKI**

dyrektor sprzedaży – regionu północnego
w firmie Gannet Guard Systems

Według raportu serwisu premiummoto.pl w ubiegłym roku w Polsce sprzedano ponad 63 tys. samochodów premium. Segment ten notuje stałe wzrosty – tylko w stosunku do 2016 r. liczba zakupionych pojazdów prestiżowych marek wzrosła o ponad 24%. I nic nie zapowiada spadków. W efekcie rośnie odsetek aut premium w firmach, a fleet managerom coraz częściej przychodzi mierzyć się z wyzwaniem, jakim jest eksploatacja, utrzymanie i zarządzanie wartymi setki tysięcy samochodami, różniące się od koordynowania działań flot złożonych z Fordów Focusów, Škód Octavii czy Kii Cee'd.

Zawsze w gotowości

Scenariusz, w którym prezes musi wyjechać w podróż służbową, a zarządca floty jest zmuszony poinformować go, że nie ma możliwości skorzystania ze swojego Audi A8, gdyż jest ono w tej chwili w serwisie, bo ktoś zapomniał na czas wymienić klocki hamulcowe, jest prawdopodobny, a jednocześnie nie do zaakceptowania. To pierwsza z różnic w zarządzaniu flotą premium w porównaniu do parku samochodów niższych segmentów. Jeśli taka sytuacja przytrafiłaby się szeregowemu pracownikowi, to istnieje możliwość rotacji pojazdami lub znajdowania rozwiązań tymczasowych. Jednak auta, którymi na co dzień poruszają się przedstawiciele kadry zarządzającej, muszą być w stałej gotowości. Wszystkie naprawy oraz wymiany części eksploatacyjnych trzeba skrupulatnie zaplanować, by nie wpływały na komfort pracy rozumiany jako możliwość skorzystania z pojazdu.

Oczywiście nie da się przewidzieć sytuacji losowych, jednak fleet managerom z pomocą przychodzą nowe technologie. Coraz więcej marek premium stosuje rozwiązania pozwalające na zdalne monitorowanie stanu aut. W przypadku Mercedesa i systemu Mercedes me możliwe jest sprawdzanie poziomu paliwa w zbiorniku, naładowania akumulatora, poziomu płynu chłodniczego, ciśnienia powietrza

w oponach czy stanu okładzin hamulcowych. BMW zapewnia z kolei zdalną aktualizację oprogramowania (w trybie „over the air”, tak jak w smartfonach). To dopiero początek serwisowania aut na odległość, ale jak widać, koncerny wychodzą naprzeciw oczekiwaniom użytkowników – także tych flotowych.

Problem dla kierowcy

Ciągłe nie maleje zainteresowanie złodziei samochodami klasy premium. Drogie auta znanych marek, które jeszcze kilkanaście lat temu uchodziły za niemożliwe do ukradzenia, dzięki rozwojowi nowych technologii znalazły się w zasięgu amatorów cudzej własności. Kradzież i sprzedaż tego rodzaju pojazdów przynosi ogromne zyski. Dziś nie trzeba kraść 12 Polonezów, by zarobić na nich kilka tysięcy złotych. Wystarczy jedna kradzież BMW, Audi czy Mercedesa, by do kasy przestępczej szajki wpadło kilkadziesiąt czy kilkaset tysięcy. Mówiąc wprost – złodzieje nie muszą się narobić, by zarobić. Dowodów nie brakuje ani w statystykach policji, ani w raportach firm zajmujących się monitoringiem i odzyskiwaniem samochodów. Z danych Gannet Guard Systems wynika, że na celowniku przestępców znajdują się praktycznie wszystkie marki premium. Coraz częściej kradzione są dzięki metodzie „na walizkę”, co jest pokłosiem popularności rozwiązania keyless – bezkluczykowego otwierania i uruchamiania pojazdu.

Amatorzy cudzej własności wykorzystują fakt, że właściciele aut zostawiają kluczyki swoich pojazdów w pobliżu okien lub drzwi wejściowych domów i firm. Grupa przestępców wykorzystuje skaner, transmiter sygnału, wzmacniacz oraz odpowiednią „walizkę”, dzięki której odbiornik samochodu identyfikuje ją jako kluczyk. Wystarczy wsiąść do pojazdu, uruchomić silnik i odjechać. Technologia stosowana przez przestępców wywodzi się bezpośrednio z rozwiązań wykorzystywanych przez służby specjalne bloku

wschodniego, a większość „walizek” jest sprowadzanych właśnie ze wschodu.

Większość kradzionych aut jest rozbierana na części. Jak twierdzą policyjni informatorzy, największym rynkiem zbytu dla „biznesmenów” ze złodziejskiego fachu są kraje byłego ZSRR. Ciekawie sytuacja wygląda zwłaszcza na Litwie i Łotwie – ponieważ tam muszą mierzyć się z surowymi karami za kradzież, lokalne grupy przestępcze zaopatrują się w „towar” w Polsce. Pojazdy, które pozostają w całości, są legalizowane, by nadawały do sprzedaży na rynku krajowym lub za wschodnią granicą.

Kradzież samochodu premium ma kilka konsekwencji. Przede wszystkim oznacza problem „wypadnięcia” pojazdu z floty, co wiąże się z koniecznością wynajęcia auta zastępczego na czas dopięcia wszystkich formalności związanych chociażby z wypłatą odszkodowania. Jakby tego było mało, oczekiwanie na nowy samochód może trwać wiele tygodni, jeśli nie miesięcy – wszak skonfigurowanie pojazdu premium (gdy nie jest to wersja stockowa) i jego wyprodukowanie musi trwać. Na koniec fleet managerowi przychodzi zmierzyć się z kwestią wzrostu stawek ubezpieczeń. Mimo że łupem złodziei pada tylko jeden samochód, to jego wartość, często idąca w setki tysięcy złotych, ma spory wpływ na szkodowość całej floty szacowaną przez firmy ubezpieczeniowe.

Rozwiązaniem jest zastosowanie systemu monitoringu bazującego na sygnałach GPS/GSM oraz dedykowanych pasmach radiowych (takiego jak GanTotal). Nie dość, że pozwala on lepiej zarządzać flotą ze wszystkimi tego pozytywnymi konsekwencjami (wzrost efektywności, ograniczenie kosztów, skuteczniejsze delegowanie zadań i rozliczanie pracowników), to na dodatek pozwala na lokalizowanie samochodu po kradzieży. Systemy radiowe są odporne na działanie zagłuszarek coraz powszechniej stosowanych przez złodziei i pozwalają odzyskać skradziony pojazd w ciągu 24 godzin w aż 98% przypadków. Jest jeszcze jeden argument przemawiający za zastosowaniem tego rodzaju systemu monitoringu – firmy ubezpieczeniowe mają atrakcyjniejsze warunki polis dla flot, które zamontowały takie rozwiązanie.

Warto przyłożyć szczególną wagę do aut premium we flocie nie tylko ze względu na wszystkie wyżej wymienione aspekty, ale też dlatego, że odpowiednia dbałość o auto kadry zarządzającej może zapobiec wypadkom i przysporzyć.

Amatorzy cudzej własności wykorzystują fakt, że właściciele aut zostawiają kluczyki swoich pojazdów w pobliżu okien lub drzwi wejściowych domów i firm.

ZMIANY W ZAKRESIE UŻYTKOWANIA FIRMOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Ministerstwo Finansów już od czerwca tego roku zapowiadało wprowadzenie zmian w sposobie opodatkowania korzystania z samochodów osobowych w działalności gospodarczej podatników podatku dochodowego od osób fizycznych oraz podatku dochodowego od osób prawnych. Kolejne doniesienia prasowe potęgowały niepewność podatników co do tego, w jakim rozmiarze wydatki związane z używaniem takich pojazdów będą mogły zostać zaliczone w ciężar kosztów podatkowych.



tekst

PAWEŁ KEMPA

prawnik, Kancelaria Prawna Piszcz i Wspólnicy

W artykule zostaną więc omówione rozwiązania dotyczące kosztów używania samochodów osobowych w działalności gospodarczej, wynikające z projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawy – Ordynacja podatkowa oraz o zmianie niektórych innych ustaw z 24 sierpnia 2018 r. (dalej jako: „Projekt”¹).

Podwyższenie limitów

Zgodnie ze zmienionymi art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy o PIT² oraz art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy o CIT³ podwyższeniu – z obecnych 30 tysięcy euro dla samochodów elektrycznych oraz 20 tysięcy euro dla pozostałych samochodów osobowych – ulegnie limit wydatków zaliczanych do

kosztów podatkowych poprzez odpisy amortyzacyjne. Dla obu kategorii tych pojazdów wyniesie on 150 tysięcy zł.

Analogicznie podniesione zostaną limity w zaliczeniu do kosztów podatkowych opłat z tytułu ubezpieczenia samochodów osobowych – z obecnego progu 20 tysięcy euro do 150 tysięcy zł (zmiany w art. 23 ust. 1 pkt 47 ustawy o PIT oraz art. 16 ust. 1 pkt 49 ustawy o CIT).

Rozliczanie kosztów używania samochodów osobowych

Obecnie ustawy podatkowe nie wskazują wprost, w jaki sposób dokonywać zaliczenia wydatków związanych z eksploatacją samochodu osobowego do kosztów podatkowych w przypadku, gdy jest on wykorzystywany nie tylko na potrzeby prowadzonej działalności

gospodarczej, ale również poza tą działalnością (w szczególności na potrzeby prywatne).

Projekt istotnie zmienia ten stan rzeczy. Przy „mieszanym” wykorzystaniu samochodu osobowego do kosztów podatkowych podatnik zaliczy tylko 50% kosztów używania tego pojazdu. Uprawnienie do zaliczenia całości wspomnianych wydatków do kosztów uzyskania przychodów będzie przysługiwało tym podatnikom, którzy będą prowadzić ewidencję przebiegu pojazdu zgodnie z przepisami ustawy o podatku od towarów i usług. Projekt przewiduje tu pewien automatyzm, sprowadzający się do przyjęcia przez organ podatkowy, iż brak takiej ewidencji jest równoznaczny z mieszanym wykorzystaniem pojazdu i prawem do uznania za koszty podatkowe jedynie połowy wydatków związanych z jego używaniem.

To domniemanie nie odnosi się do podatników VAT, którzy są zwolnieni podmiotowo lub wykonują wyłącznie czynności zwolnione przedmiotowo z tego podatku.

Owo ograniczenie ma jedynie dotyczyć kosztów używania samochodów osobowych, a nie wynagrodzenia za prawo do ich używania, tj. opłat (w tym czynszu) z tytułu umowy leasingu, najmu czy dzierżawy (lub umowy o podobnym charakterze). Jednak jeśli opłaty te zostaną skalkulowane w taki sposób, że będą obejmować również koszty eksploatacji samochodu osobowego, to ta część opłat zostanie objęta 50-proc. limitem.

Likwidacja „kilometrówki”

W przypadku podatku CIT zerwanie z obowiązkiem ustalania kosztów uzyskania przychodów na podstawie „kilometrówki” wynika z wprowadzenia wspomnianego powyżej rozwiązania, zakładającego odliczenie 50% kosztów z tytułu używania samochodu osobowego w sposób „mieszany”.

¹ Niniejszy artykuł opiera się na treści Projektu na etapie konsultacji publicznych.

² Tj. ustawy z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (tekst jednolity, Dz. U. z 2018 r. poz. 1509 ze zmianami).

³ Tj. ustawy z 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (tekst jednolity, Dz. U. z 2018 r. poz. 1036 ze zmianami).

Obecnie używanie samochodów osobowych w działalności gospodarczej na podstawie umowy leasingu operacyjnego jest korzystne podatkowo z dwóch względów.

Dotychczas podatnicy PIT, którzy wykorzystywali na potrzeby prowadzenia działalności gospodarczej samochód osobowy, który nie był wprowadzony do ewidencji środków trwałych tej działalności, mogli ująć koszty jego używania dla tej działalności na podstawie wymienionej wcześniej „kilometrowki”. Obowiązek ten nie odnosił się jednak do tych samochodów, które były używane na podstawie umów leasingu, co stanowiło istotną preferencję.

Zgodnie z Projektem (zmieniony art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy o PIT) podatnik, który dla potrzeb działalności gospodarczej będzie wykorzystywał samochód stanowiący jego własność, do kosztów uzyskania przychodów będzie mógł zaliczyć 20% poniesionych wydatków. Dla ustalenia limitu wydatków zaliczanych do kosztów podatkowych podatnik będzie uwzględniał wszystkie wydatki związane z eksploatacją.

Należy zwrócić uwagę, że w podatku PIT użycie na potrzeby prowadzonej działalności gospodarczej samochodu osobowego, niewprowadzonego do ewidencji środków trwałych tej działalności, gdy prawo do używania będzie wynikało z tytułu innego niż własność (a więc leasing czy najem), nie da w ogóle prawa do zaliczenia tych wydatków do kosztów uzyskania przychodów⁴.

Obłożenie opłat leasingowych limitem

Obecnie używanie samochodów osobowych w prowadzonej działalności gospodarczej na podstawie umowy leasingu operacyjnego jest korzystne podatkowo z dwóch względów. Po pierwsze, finansujący (leasingodawca) może zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów odpisy amortyzacyjne z tytułu zużycia przedmiotu leasingu. Po drugie, korzystający (leasingobiorca) może zaliczyć do kosztów podatkowych opłaty leasingowe. Jednocześnie każda z tych

kategorii wydatków może stanowić koszt podatkowy bez względu na ich wysokość.

Proponowana treść art. 23 ust. 1 pkt 47 ustawy o PIT oraz art. 16 ust. 1 pkt 75 ustawy o CIT zrywa z tym korzystnym podatkowo rozliczeniem kosztów umowy leasingu. Na ich podstawie opłaty wynikające z umowy leasingu (w rozumieniu ustaw podatkowych), ale także umowy najmu, dzierżawy lub umowy o podobnym charakterze nie będą stanowić kosztu podatkowego w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota 150 tysięcy zł pozostaje do wartości samochodu osobowego będącego przedmiotem umowy.

W praktyce oznacza to, że z jednej strony limitowane będzie zaliczenie do kosztów podatkowych wartości odpisów amortyzacyjnych po stronie finansującego, a z drugiej – ujęcie w tych kosztach opłat leasingowych przez korzystającego.

Ocena proponowanych zmian

Jak wynika z lektury uzasadnienia do Projektu, jego pomysłodawcom przyświecała idea uproszczenia rozwiązań dotyczących zaliczania do kosztów podatkowych wydatków z tytułu używania samochodów osobowych w prowadzonej działalności poprzez wprowadzenie jednolitych zasad rozliczania kosztów bez względu na to, czy używanie samochodu wynika z tytułu własności, używania na podstawie umowy leasingu, najmu, czy też umowy o podobnym charakterze.

Projektodawcy chcieli również wprowadzić spójność co do kwestii formalnych pomiędzy ustawami o podatkach dochodowych oraz ustawą o podatku od towarów i usług poprzez prowadzenie jednej ewidencji przebiegu pojazdu na potrzeby obu ustaw (za pomocą której byłoby weryfikowane wykorzystanie pojazdu wyłącznie na potrzeby prowadzenia działalności gospodarczej) oraz jedną zasadę rozliczania elementów

„kosztowych”: używanie samochodu w sposób mieszany = 50% odliczenia podatku naliczonego i kosztów podatkowych.

Idei wprowadzenia równości wśród podatników przyświecał także inny cel: ukrócenie procedury używania leasingu do korzystania w działalności gospodarczej z luksusowych pojazdów, gdyż ich „okazałość” przekracza potrzeby tej działalności. Niestety nie wzięto pod uwagę argumentu, iż dla kadry menedżerskiej takie pojazdy są wymagane ze względów reprezentacyjnych.

Równość, tj. brak ograniczeń w zaliczaniu wydatków związanych z używaniem samochodów osobowych w prowadzonej działalności bez względu na tytuł prawny, zostanie zachowana wyłącznie w odniesieniu do pojazdów o wartości ustalonej dla celów podatkowych (tj. wartości początkowej lub sumy opłat leasingowych) do 150 tysięcy zł. Niestety, realizacja postulatu zrównania pod względem podatkowym różnych tytułów do używania samochodów osobowych w działalności gospodarczej może odbić się rykoszetem po branży leasingu. Najpopularniejsza dotąd forma „zaopatrywania się” w samochody osobowe na potrzeby tworzenia firmowej floty, tj. leasing operacyjny będzie wiązała się z ograniczeniami podatkowymi po obu stronach umowy: finansujący nie zaliczy w całości odpisów amortyzacyjnych z tytułu używania samochodu osobowego do kosztów podatkowych, podobnie jak korzystający opłat leasingowych (oczywiście jeżeli wartość początkowa/opłaty leasingowe przekroczą wartość 150 tysięcy zł).

W takiej sytuacji może się okazać, że atrakcyjniejszym – z perspektywy podatkowej – schematem wykorzystania w działalności gospodarczej samochodu osobowego będzie jego nabycie z wykorzystaniem finansowania dłużnego gdy wartość początkowa pojazdu przekroczy 150 tysięcy zł. Co prawda podatnik nie zaliczy odpisów amortyzacyjnych w całości do kosztów podatkowych, jednak odsetki z tytułu pożyczki lub kredytu nie będą podlegały temu ograniczeniu.

Podwyższenie limitu wartości początkowej samochodu osobowego, od której odpisy amortyzacyjne oraz koszty ubezpieczenia mogą stanowić koszt podatkowy, należy ocenić pozytywnie, jednak to korzystne rozwiązanie zdaje się „ginać” w całości zaproponowanych w Projekcie zmian.

⁴ Taki wniosek płynie z literalnej wykładni proponowanej treści art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy o PIT.

KUPUJĘ OPONY NA SEZON ZIMOWY. NA CO ZWRÓCIĆ UWAGĘ?

Czy to już czas na wymianę opon? Jak wybrać opony? Jak powinny być oznaczone? Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego przypomina, na co należy zwracać uwagę przy zakupie opon.



tekst
PIOTR SARNECKI
dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego

66

1. Czy potrzebuję już kolejnych opon?

Jeśli na dotychczasowych oponach zimowych pojawiły się spękania albo uszkodzenia ścianek bocznych lub bieżnik jest zbyt płytki, to czas już pomyśleć o nowym komplecie opon z homologacją zimową.

3. Nie zwlekaj z wymianą opon do zimy!

Już w temperaturze poniżej 10°C opony zimowe mają przewagę nad

letnimi. Gwarantuje to przede wszystkim bardziej miękka i elastyczna mieszanka gumowa oraz odpowiednia rzeźba bieżnika stosowana w zimowym ogumieniu. Letnie opony wraz ze spadkiem temperatury stają się coraz twardsze, a droga hamowania znacznie się wydłuża. Podczas jazdy na mokrej nawierzchni z prędkością 90 km/h przy temperaturze 2°C droga hamowania na oponach zimowych jest o 11 m krótsza niż na letnim ogumieniu¹. Najlepiej

zmienić opony, gdy temperatura spada rano poniżej 7°C – wybierzmy się wtedy do profesjonalnego warsztatu, nie warto bowiem ryzykować uszkodzenia ogumienia, jeżdżąc do przypadkowych, często tylko sezonowych serwisów opon. Nie spóźnij się w tym roku! Pora zmienić opony!

5. Używane opony to ruletka

Kupowanie używanych opon to tylko pozorna oszczędność. Nawet jeśli wysokość bieżnika jest odpowiednia (minimum 1,6 mm), to bardzo często nie wiemy, jak dana opona była używana. Wystarczy kilkaset kilometrów na niedopompowanych kołach, żeby uszkodzić wewnętrzne warstwy opon. Nie wiemy także, jak ogumienie było przechowywane przez poprzedniego użytkownika. Nieprawidłowe magazynowanie może negatywnie odbić się na właściwościach gumy. Nowe opony to przede wszystkim inwestycja w bezpieczeństwo. Takie ogumienie posłuży nam też znacznie dłużej.

7. Sprawdź, czy na oponie jest symbol alpejski

Jest to jedyny oficjalny symbol homologacji zimowej – tylko on daje gwarancję, że mamy do czynienia z prawdziwym zimowym ogumieniem, w którym zastosowano mieszankę gumową zapewniającą przyczepność w niskich temperaturach oraz bieżnik efektywnie odprowadzający wodę, śnieg i błoto. Dotyczy to także opon całorocznych – jeśli już decydujemy się na takie opony, to koniecznie z homologacją zimową – oznaczoną symbolem płatka śniegu na tle góry.

9. Zapoznaj się z etykietą

Na każdej fabrycznie nowej oponie znajduje się etykieta energetyczna. Uwzględnione są na niej informacje na temat trzech osiągnięć danej opony:

Kupowanie używanych opon to tylko pozorna oszczędność. Nawet jeśli wysokość bieżnika jest odpowiednia (minimum 1,6 mm), to bardzo często nie wiemy, jak dana opona była używana. Wystarczy kilkaset kilometrów na niedopompowanych kołach, żeby uszkodzić wewnętrzne warstwy opon.

¹ Pneuband.

- ▶ efektywność paliwowa (symbole A, B, C, D, E, F, G, gdzie A oznacza najbardziej oszczędną),
- ▶ przyczepność na mokrej nawierzchni (symbole A, B, C, D, E, F, G, gdzie A oznacza najkrótszą drogę hamowania),
- ▶ zewnętrzny hałas toczenia (wartość w decybelach).

Różnica między oponami klasy A i G w przypadku drogi hamowania na mokrej nawierzchni przy 80 km/h to nawet 18 metrów². Różnica w efektywności paliwowej między klasą A i G to nawet 7,5% w ilości zużytego paliwa.

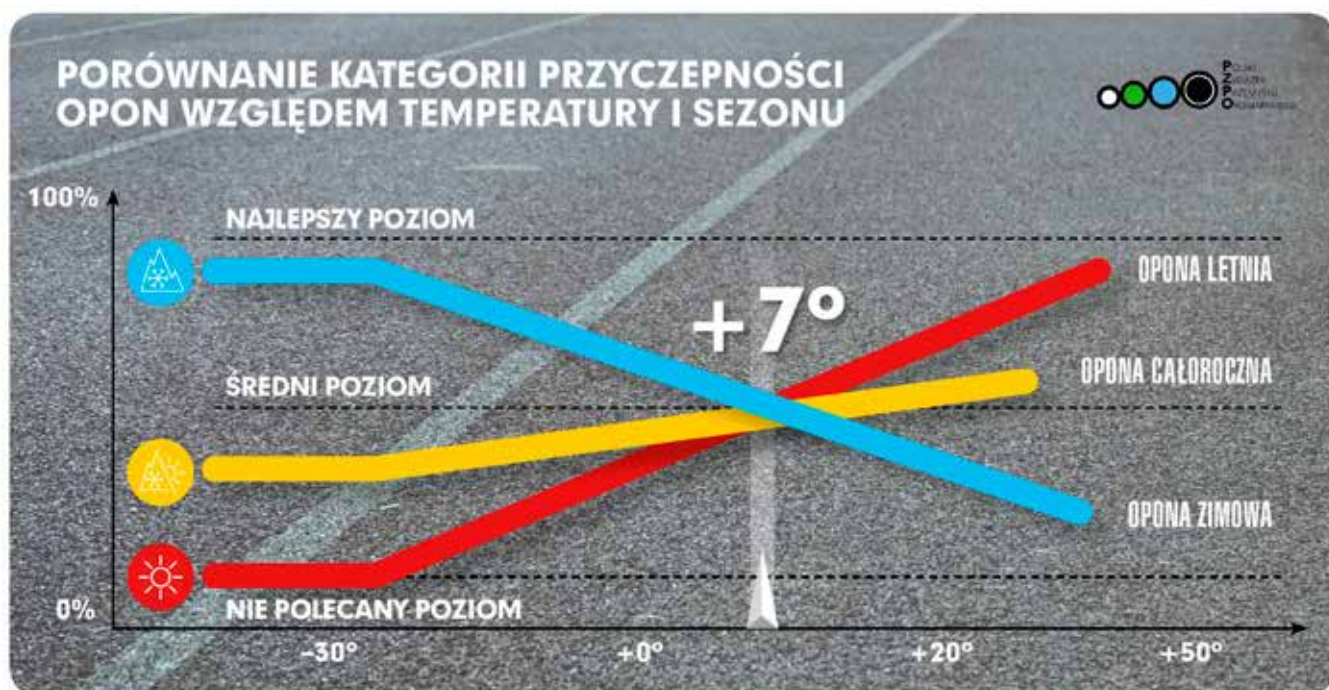
11. Zimowe czy całoroczne z homologacją zimową?

Opony całoroczne z homologacją zimową mają bardziej miękką mieszankę gumową oraz wielofunkcyjny bieżnik, co przekłada się na lepszą przyczepność zimą i większe bezpieczeństwo niż w przypadku opon letnich. Musimy jednak pamiętać, że to tylko kompromis – nawet gumy klasy premium latem nie będą tak dobre, jak opony letnie, a zimą – tak jak zimowe. Na zimowych szybciej zahamujesz, gdy zrobi się chłodno – także na mokrej nawierzchni!

Gdy wybieramy opony zimowe, powinniśmy zwrócić uwagę na ich rozmiar, informacje znajdujące się na etykiecie oraz na to, czy produkt posiada homologację europejską i jest

oznaczony symbolem alpejskim. Takie opony przechodzą wiele testów potwierdzających właściwości jezdne w zimowych warunkach, a co za tym idzie – zapewniają nam maksymalne bezpieczeństwo. Istotne jest również, aby kupowana opona była nieużywana. Nie oznacza to jednak, że powinna być wyprodukowana

np. w ubiegłym miesiącu. Pamiętajmy, że kilkuletnia, nieużywana i przechowywana w odpowiednich warunkach opona jest tak dobra, jak całkowicie nowa. Czynnikiem wpływającym na jej zmiany jest eksploatacja, a nie czas magazynowania – opona starzeje się dopiero podczas użytkowania.



² Pomiar wg zasad wprowadzonych Rozporządzeniem WE 1222/2009.

CZY ELEKTROMOBILNOŚĆ W POLSCE ROZWIJA SIĘ WYSTARCZAJĄCO DYNAMICZNIE?

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych weszła w życie 22 lutego 2018 r. Jak informował rząd, celem uchwalenia nowego aktu prawnego miał być m.in. rozwój polskiego rynku pojazdów zasilanych energią elektryczną, wodorem oraz naturalnym gazem ziemnym. Ustawa ma zwiększyć bezpieczeństwo i niezależność energetyczną naszego kraju oraz przyczynić się do poprawy jakości powietrza w miastach. Ponadto wzrost zastosowania paliw alternatywnych w transporcie powinien poskutkować rozwojem nowoczesnych technologii na rynku polskim. Od początku obowiązywania ustawy minęło już około osiem miesięcy. Czy nowe prawo zaczęło przynosić pierwsze efekty?

68



tekst
JAN WIŚNIEWSKI
Observatorium Rynku Paliw Alternatywnych ORPA.PL



Rynek pojazdów elektrycznych

Ustawa o elektromobilności przewiduje szereg zachęt skierowanych do nabywców pojazdów elektrycznych. W założeniu przywileje te mają przyczynić się do wzrostu sprzedaży samochodów zero- i niskoemisyjnych na naszym rynku. Największą przeszkodą na drodze do popularyzacji tego typu modeli pozostają wysokie ceny zakupu, zaś nowo wprowadzone zachęty miały ten stan rzeczy chociaż częściowo zrównoważyć.

Ustawa przewiduje m.in. zniesienie akcyzy na samochody elektryczne, większe odpisy amortyzacyjne dla firm, zwolnienie EV z opłat za parkowanie czy możliwość poruszania się „elektryków” po pasach dla autobusów. Wprowadzenie tych przywilejów to na pewno krok w dobrym kierunku, jednak nie należy oczekiwać, że polscy kierowcy rzucą się nagle z ich powodu do salonów. Różnica w cenie zakupu pomiędzy modelami elektrycznymi a ich spalinowymi odpowiednikami nadal pozostaje duża, a to główny czynnik wpływający na zainteresowanie potencjalnych nabywców.

Samochody elektryczne mają wiele zalet, oferują komfortową, cichą i dynamiczną jazdę, jednak nie przekonują do siebie klientów, nawet gdy tym ostatnim zostanie zaoferowany katalog zachęt, który obecnie obowiązuje w Polsce. Niestety, krajowy ustawodawca nie zdecydował się na wprowadzenie dwóch rodzajów najbardziej skutecznych instrumentów wsparcia, tj. dopłat bezpośrednich lub zwolnień z VAT-u. Jak pokazały liczne przykłady krajów Europy Zachodniej, USA czy Chin, bez ich wdrożenia dynamiczny rozwój elektromobilności w praktyce nie jest możliwy. Dostępne obecnie zachęty z pewnością przyczynią się do wzrostu zainteresowania samochodami elektrycznymi, ale na pewno nie na masową skalę. Tę tezę potwierdzają wyniki sprzedaży EV. Co prawda rynek z kwartału na kwartał dynamicznie rośnie, ale liczby bezwzględne pozostają niskie.

Według danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA) w I połowie 2018 r. w Polsce sprzedano 672 pojazdy elektryczne i hybrydy typu plug-in. Oznacza to wzrost o 79,7% rok do roku. Skoro ustawa o elektromobilności weszła w życie pod koniec lutego, można by przyjąć, że miała pozytywny wpływ na rozwój polskiego rynku EV. Tymczasem, jeżeli uwzględnimy dane z analogicznego okresu lat poprzednich, okazuje się, że sytuacja w niedalekiej przeszłości przedstawiała się podobnie i to pomimo braku jakiegokolwiek katalogu zachęt: sprzedaż pojazdów elektrycznych co prawda pięła się w górę, ale

liczby utrzymywały się na niskim poziomie w odniesieniu do większości państw członkowskich Unii Europejskiej. Dla porównania: w I połowie 2017 r. zanotowano wzrost sprzedaży EV o 35,3% r/r, rok wcześniej o 65,2% r/r, zaś w I połowie 2015 r. o 103% r/r.

Oczywiście, wzrost dynamiki rynku w ostatnim czasie względem pierwszych dwóch kwartałów 2016 r. i 2017 r. jest zauważalny i być może stanowi bezpośredni skutek wprowadzenia ustawy o elektromobilności. Jednak biorąc pod uwagę fakt, że z trendem zwykłym mamy do czynienia już od pewnego czasu, zaś udział EV w łącznej sprzedaży nowych samochodów pozostaje bardzo niski, istnieje uzasadniona obawa, że bez wprowadzenia dodatkowych, realnych instrumentów wsparcia nabywców pojazdów elektrycznych popularyzacja modeli nisko- i zeroemisyjnych na skalę masową nie będzie w Polsce możliwa.

Infrastruktura

Ustawa o elektromobilności ustala również warunki rozwoju i zasady rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie, w tym stacji ładowania samochodów elektrycznych oraz stacji tankowania wodoru i gazu ziemnego, jak również określa ich wymogi techniczne. Jednym z nadrzędnych celów wprowadzenia nowych przepisów do polskiego porządku prawnego była stymulacja rozwoju wspomnianej infrastruktury, której rozbudowana stanowi niezbędny warunek dla wzrostu rynku pojazdów zero- i niskoemisyjnych.

Ustawa reguluje m.in. kwestię minimalnej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania, które zostaną zainstalowane w gminach do dnia 31 grudnia 2020 r. Analogiczne przepisy dotyczą również stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego. Unormowania te należy ocenić bardzo pozytywnie – w istocie nakładają obowiązek rozbudowy niezbędnej infrastruktury, która w przeciwnym przypadku prawdopodobnie nigdy nie zostałaby zainstalowana, a już na pewno nie w skali wynikającej z nowych przepisów.

W tym miejscu wypada wspomnieć, że proces legislacyjny związany z ustawą o elektromobilności przebiegał w intensywnym tempie z uwagi na kary grożące Polsce w razie dalszego opóźnienia w implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. Szybkość prac parlamentarnych poskutkowała niedopracowaniem ustawy. Wprowadzenie nowego prawa – paradoksalnie – początkowo przyniosło ze sobą negatywne następstwa dla rozwoju infrastruktury.

W pierwotnym brzmieniu ustawa o elektromobilności wprowadzała m.in. wymóg wyposażania punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnej stacji ładowania w układy pomiarowo-rozliczeniowe. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych argumentowało, że obecnie brakuje sprawdzonych rozwiązań technicznych dotyczących pomiaru i rozliczania zużycia energii w punktach ładowania spełniających wymogi ustawy. Ich wdrożenie oznaczałoby konieczność zaprojektowania rozwiązań technicznych nie stosowanych w innych krajach, co opóźniłoby rozwój infrastruktury ładowania oraz skutkowałoby koniecznością likwidacji części ze stacji, w których nie będzie możliwości technicznych do instalacji układów pomiarowo-rozliczeniowych.

W dniu wejścia w życie ustawa o elektromobilności nakazywała ponadto, żeby ogólnodostępne stacje ładowania były bezpośrednio przyłączone do sieci operatora systemu dystrybucyjnego (OSD), tj. należącej do zakładu energetycznego. Tymczasem większość stacji ładowania jest przyłączona do sieci innych obiektów, np. centrów handlowych, hoteli, biurów, co jest rozwiązaniem wygodniejszym oraz znacznie tańszym.

Poważny zarzut stawiany ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych w poprzednim brzmieniu dotyczył również zapisu stanowiącego, że każda nowa, ogólnodostępna stacja musi przejść badanie Urzędu Dozoru Technicznego. Jednak do chwili obecnej nie ukazało się rozporządzenie, które regulowałoby sposób przeprowadzenia takiego odbioru. W konsekwencji ustawa zablokowała możliwość oddawania nowych stacji do użytku.

Na szczęście opisane wyżej regulacje zostały naprawione dzięki ustawie o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, która weszła w życie 28 lipca 2018 r. Obecnie liczba publicznie dostępnych stacji ładowania w Polsce wynosi ok. 260 i systematycznie wzrasta. Zgodnie z przepisami ustawy o elektromobilności Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad na początku września opublikował „Plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz punktów tankowania wodoru” wraz z wynikami konsultacji i stanowiskami operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych oraz podmiotów zarządzających Miejscami Obsługi Podróżnych (MOP).

Konsultacje dotyczyły bazowej sieci TEN-T i zostały przeprowadzone dla 201 MOP-ów. Ich wyniki pokazały, że operatorzy systemów dystrybucyjnych widzą możliwość

uruchomienia ogólnodostępnej stacji ładowania na wszystkich konsultowanych MOP-ach, stacji tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) na 19 MOP-ach, zaś stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) na 83 MOP-ach.

Z kolei zarządcy MOP wykazali zainteresowanie zainstalowaniem ogólnodostępnej stacji ładowania na 159 konsultowanych MOP-ach, stacji tankowania LNG na ośmiu MOP-ach, a stacji tankowania CNG i stacji tankowania wodoru odpowiednio na dwóch i sześciu konsultowanych MOP-ach.

Organy administracji państwowej i jednostki samorządu terytorialnego

Ustawa o elektromobilności zakłada popularyzację pojazdów elektrycznych przeznaczonych nie tylko na użytek prywatny, ale również wykorzystywanych w transporcie publicznym i do obsługi organów państwowych. W tym ostatnim zakresie przewiduje liczne obowiązki.

Co do zasady (ustawa zakłada wyjątki) udział pojazdów całkowicie elektrycznych we flocie użytkowanej przez naczelne i centralne organy administracji państwowej (w tym podmioty zewnętrzne zapewniające obsługę danego organu w zakresie transportu) do 1 stycznia 2020 r. ma stanowić co najmniej 10% ogólnej liczby pojazdów, od 1 stycznia 2023 r. co najmniej 20%, zaś od 1 stycznia 2050 r. co najmniej 50%.

W związku z tym niektóre z zobowiązań organów poczyniły już pierwsze ruchy w zakresie wymiany floty, na razie na stosunkowo niewielką skalę. Przykładem są np. działania Centrum Obsługi Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, które w sierpniu ogłosiło przetarg na dostawę trzech samochodów z napędem elektrycznym. Wcześniej, bo już w I kwartale 2018 r., do floty urzędu dołączył ponadto jeden egzemplarz zeroemisyjnego BMW i3.

Ustawa nakłada obowiązki w zakresie elektromobilności również na samorządy, stanowiąc m.in., że jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, musi zapewnić, żeby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 10% od 1 stycznia 2020 r. i co najmniej 30% od 1 stycznia 2025 r. Analogiczny obowiązek dotyczy wykonywania lub zlecania wykonywania zadań publicznych, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, z tym że w tym przypadku ustawa dopuszcza jeszcze użytkowanie pojazdów zasilanych gazem ziemnym.

Dodatkowo wskazane wyżej jednostki samorządu terytorialnego muszą świadczyć usługę lub zlecać świadczenie usług komunikacji miejskiej podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 5% od 1 stycznia 2021 r., 10% od 1 stycznia 2023 r., 20% od 1 stycznia 2025 r. i 30% od 1 stycznia 2028 r.

Należy przy tym zaznaczyć, że w myśl ustawy jednostka samorządu terytorialnego (JST), z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, sporządza co 36 miesięcy analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych. Co istotne, jeżeli wyniki analizy wykażą na brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, JST może nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych.

Zarówno autobusy zasilane energią elektryczną, jak i gazem ziemnym są droższe niż ich odpowiedniki zasilane silnikami Diesla, a jednak już przed wejściem ustawy o elektromobilności w życie wiele samorządów dokonywało zakupu pojazdów tego rodzaju. Nie ulega jednak wątpliwości, że nowy akt prawny, poprzez nałożenie na JST konkretnych obowiązków, jeszcze zintensyfikuje ten trend. Przykładowo, w czerwcu bieżącego roku, już po uchwaleniu ustawy o elektromobilności, warszawskie MZA złożyło największe w swojej historii zamówienie na pojazdy niskoemisyjne, rezerwując 80 autobusów zasilanych CNG. W 2020 r. stołeczny przewoźnik chce posiadać już ponad 300 pojazdów ekologicznych, zarówno elektrycznych, jak i gazowych.

Ustawa o elektromobilności wprowadza zapisy pozwalające dużym gminom na tworzenie tzw. stref czystego transportu. Pierwotne regulacje w tym zakresie zostały później zmodyfikowane ustawą o zamianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach

ciekłych oraz niektórych innych ustaw. W obecnym kształcie przepisów w gminie liczącej powyżej 100 000 mieszkańców można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż elektryczne, napędzane wodorem lub napędzane gazem ziemnym.

Od wspomnianego ograniczenia przewidziany jest szereg wyłączeń ustawowych, co więcej, rada gminy w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu może dopuścić poruszanie się po tej strefie, w okresie nie dłuższym niż trzy lata od dnia przyjęcia uchwały, innych pojazdów niż ustawowo uprawnione pod warunkiem uiszczenia opłaty. Rzeczoną opłata nie może być wyższa niż 2,50 zł za godzinę i może być pobierana jedynie za poruszanie się po tej strefie pojazdów innych niż uprawnione w godzinach od 9:00 do 17:00.

Aktualnie obowiązujące przepisy dotyczące stref czystego transportu budzą uzasadnione kontrowersje. Ustawodawca m.in. wyłączył możliwość ustanawiania stref czystego transportu przez mniejsze gminy, ograniczając to skuteczne narzędzie do walki z zanieczyszczeniem powietrza jedynie do większych miast. Co istotne, biorąc pod uwagę obecny etap polskiego rynku samochodów nisko- i zeroemisyjnych, katalog pojazdów dopuszczonych do wjazdu do stref czystego transportu wydaje się być zdecydowanie zbyt wąski. Po drogach w Polsce porusza się jeszcze zbyt mało modeli całkowicie elektrycznych czy zasilanych gazem ziemnym. Wodorowych w praktyce nie ma wcale. Podobnie jak w innych krajach, polska elektromobilność rozwija się stopniowo. Bardzo dużą niekonsekwencją ustawodawcy jest wyłączenie z prawa do wolnego wjazdu do stref czystego transportu hybryd typu plug-in. To pojazdy, które w trybie elektrycznym są w stanie przejechać nawet kilkadziesiąt kilometrów, a w takim przypadku na poziomie lokalnym są znacznie mniej szkodliwe dla środowiska niż modele na CNG.

*Biorąc pod uwagę obecny etap
polskiego rynku samochodów nisko-
i zeroemisyjnych, katalog pojazdów
dopuszczonych do wjazdu do stref
czystego transportu wydaje się być
zdecydowanie zbyt wąski.*

Wartym rozważenia rozwiązaniem przejściowym wydaje się dopuszczenie do wolnego poruszania się po strefach nie tylko hybryd plug-in, ale również „konwencjonalnych” hybryd czy nawet pojazdów czysto spalinowych, które spełniają normę EURO 6. W przeciwnym razie z prawa do bezpłatnego wjazdu do stref czystego transportu w Polsce przez długi czas nie będzie mógł skorzystać prawie nikt, a gminom może być trudno uzyskać jakiejkolwiek poparcie społeczne dla wytyczania tego typu obszarów.

Na dzisiaj niektóre samorządy poważnie rozważają możliwość ustanowienia strefy czystego transportu. Pierwszym obszarem tego typu w Polsce może stać się krakowski Kazimierz.

Podsumowanie

Ustawa o elektromobilności, pomimo wszystkich jej wad, stanowi solidną podstawę pod rozwój polskiego rynku pojazdów zero- i niskoemisyjnych. Prócz wyznaczenia ram prawnych, akt ten odegrał ważną rolę medialną – o pojazdach nisko- i zeroemisyjnych zaczęło się mówić i pisać znacznie więcej niż w latach ubiegłych.

Wiele podmiotów dostrzegło w elektromobilności wielką szansę na zrównoważony rozwój. W infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych inwestują nawet wielkie koncerny paliwowe, jak PKN Orlen czy LOTOS, coraz silniej swój udział w tym zakresie zaznaczają również państwowe spółki energetyczne: Enea, Energa, Tauron i PGE.

Na elektromobilność stawiają również Lasy Państwowe, które zaczęły budować swoją flotę pojazdów zeroemisyjnych. Instytucja kupi 15 osobowych BMW i3 oraz jeden egzemplarz dostawczego Nissana e-NV200.

Testy pojazdów elektrycznych rozpoczęła m.in. Poczta Polska. Spółka bada możliwość wykorzystania w swojej działalności zarówno zeroemisyjnych samochodów, jak i mniejszych czterokołowców, a także skuterów i rowerów elektrycznych.

W ostatnim czasie powiększenie swojej floty EV zapowiedział warszawski Zarząd Dróg Miejskich, który już niedługo może dysponować 11 pojazdami całkowicie elektrycznymi. Jeden egzemplarz zeroemisyjnego Hyundai IONIQ Electric uzupełnił natomiast niedawno flotę Straży Miejskiej w Krakowie.

To tylko niektóre przykłady, które udowadniają, że wzrost zainteresowania samochodami elektrycznymi w Polsce zbiegł się w czasie z wejściem w życie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych liczy na to, że w ślad za instytucjami i przedsiębiorstwami państwowymi, urzędami oraz jednostkami samorządu terytorialnego zainteresowanie samochodami zero- i niskoemisyjnymi na większą skalę zainicjuje również wykazywać osoby prywatne. Jednak aby tak się stało, w polskim prawie potrzebne są dalsze zmiany.

Ważnym instrumentem, który może przyczynić się do popularyzacji pojazdów ekologicznych w Polsce, stanie się Fundusz Niskoemisyjnego Transportu. Jego zadaniem będzie finansowanie projektów związanych z rozwojem elektromobilności oraz transportem opartym na paliwach alternatywnych. Według niedawnych zapowiedzi Ministra Energii, Krzysztofa Tchórzewskiego, FNT może rozpocząć funkcjonowanie już w styczniu 2019 r.

REKLAMA

INTERNATIONAL
AUTOMOTIVE
BUSINESS
MEETING

2ND EDITION
ABM

27-28 LISTOPADA 2018
EXPO SILESIA, SOSNOWIEC

PRZYSZŁOŚĆ E-MOBILITY | RYNKOWE TRENDY
NOWE TECHNOLOGIE | WARTOŚCIOWE RELACJE

Zbuduj sieć kontaktów w branży i pozyskaj ważnych partnerów biznesowych
KONFERENCJA, KOLACJA GALOWA, BUSINESS MIXER, SPOTKANIA B2B

ELITARNE WYDARZENIE
BRANŻY AUTOMOTIVE



www.iabmevent.com

ORGANIZATORZY:



HONOROWY PATRONAT:



Ambasciata d'Italia
Varsavia



Rzecznictwo Polityki
Gospodarczej



MINISTERSTWO
INWESTYCJI
I ROZWOJU

WSPÓLORGANIZATORZY:



PARTNERZY MEDIALNI:





DOŚWIADCZENIA WARTO GRZECHU – PRAKTYCZNA AKADEMIA FORDA

72

Za nami kolejny rok Praktycznej Akademii Forda, projektu przeznaczanego dla profesjonalistów zarządzających firmowymi pojazdami, którzy chcą poznać kluczowe zagadnienia związane z Car Fleet Managementem oraz osobiście przetestować gamę modelową i ciekawe konfiguracje modeli jednego z liderów sprzedaży pojazdów do firm w Polsce.

tekst

Oprac. FLOTA

Strategiczne planowanie

19, 20 i 25 września łącznie ponad 240 zarządców flot postanowiło spędzić swój dzień z marką Ford i przeżyć ciekawe doświadczenia z przyjaciółmi z Eurotax oraz profesjonalną kadrą instruktorską na nowoczesnym obiekcie szkoleniowym. Spotkanie inaugurowali każdorazowo specjaliści z Eurotax, odpowiadając na pytania dotyczące wagi i roli wartości rezydualnych w strategicznym planowaniu wydatków na firmowe pojazdy. Wykłady dotyczyły również składowych RV-ek, ich układu oraz procesu budowania tych zmiennych. Podkreślano istotę uwzględniania wartości rezydualnych na etapie zakupu pojazdów i wzięcia pod uwagę procesu remarketingu, wskazano także na znaczące oszczędności, do jakich można doprowadzić, angażując się w realizowanie polityki zakupowej na wysokim, profesjonalnym poziomie.

Areną tegorocznej edycji Praktycznej Akademii Forda był dobrze znany obiekt sportowy i szkoleniowy – Tor Jastrząb. Zlokalizowany między Kielcami a Radomiem tor jest uosobieniem wspaniałej infrastruktury wykładowej i szkoleniowej, perfekcyjnie nadającym się do zapewnienia fleet

managerom zastrzyku adrenaliny, wiedzy i solidnej dawki pozytywnych emocji. Piękna wrześniowa aura wzmagała ciepłe doznania, dzięki czemu możemy powiedzieć, że w tym roku ponownie mogliśmy patronować niezwykle udanemu i pięknemu projektowi. A działa się naprawdę wiele...



Gwiazda na torze

Absolutną i niepodważalną gwiazdą każdej tury spotkań w ramach Praktycznej Akademii Forda był nowy Ford Focus. Reprezentant popularnego flotowego segmentu C został stworzony absolutnie na nowo, aby każda podróż i wyzwanie zawodowe stawały się łatwiejsze. Nowego Focusa wyposażono w szereg zaawansowanych rozwiązań technicznych, zaprojektowanych specjalnie z myślą o użytkownikach. Począwszy od wielokrotnie nagradzanych systemów łączności, takich jak Ford SYNC 3, po zaawansowane systemy wspomagające kierowcę. Niezależnie od przeznaczenia Focus daje radość z jazdy. Ford od razu stworzył szereg wariantów, pozwalając klientom na wybitnie indywidualny wybór przy podejmowaniu decyzji zakupowej. Stylistyka rasowej limuzyny połączona z dynamicznymi rysami miejskiego auta kompaktowego – nowy Focus urzeka i pozytywnie zaskakuje.



Nowy Ford Focus dostępny jest od 72 200 zł i wyposażony jest w oszczędne, zgodne z najnowszymi rygorystycznymi normami Euro 6.2 silniki EcoBoost lub EcoBlue, emitujące nawet poniżej 100 g/km CO₂. 375 l bagażnika w wersji 5-drzwiowej może być łatwo powiększone do aż

1354 l dzięki złożeniu oparcia tylnej kanapy (w jeszcze bardziej praktycznej wersji kombi te wartości to odpowiednio 608 i 1653 l). Ford Focus od razu dostępny jest w wielu wersjach – od usportowionej i dynamicznej ST-Line, poprzez doposażoną biznesową Titanium, ekskluzywną

dla najbardziej wymagających Vignale, po pozwalającą zjechać z utartych szlaków i zakosztować przygód Active. Nowy Ford Focus wyposażony jest ponadto w szereg nowoczesnych technologii pozwalających kierowcy skupić się na tym, co ważne – emocjach z pokonywanych krętych szlaków – adaptacyjne reflektory w technologii Full LED, system rozpoznawania znaków drogowych, system chroniący przed kolizją z pieszymi, asystent automatycznego parkowania, tempomat adaptacyjny z funkcją utrzymania na pasie ruchu czy szereg udoskonalonych i dobrze znanych systemów dbających o bezpieczeństwo czynne i bierne kierowcy, pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego.

Nowy Ford Focus był przedpremierowo pokazywany właśnie na Praktycznej Akademii Forda. Pierwsze zarejestrowane w Polsce egzemplarze udostępniono uczestnikom, aby mogli osobiście przekonać się o przewadze konkurencyjnej najnowszego Forda i przymierzyć się do jego zakupu dzięki elastycznym narzędziom finansującym, jak choćby Ford Leasing Opcje.

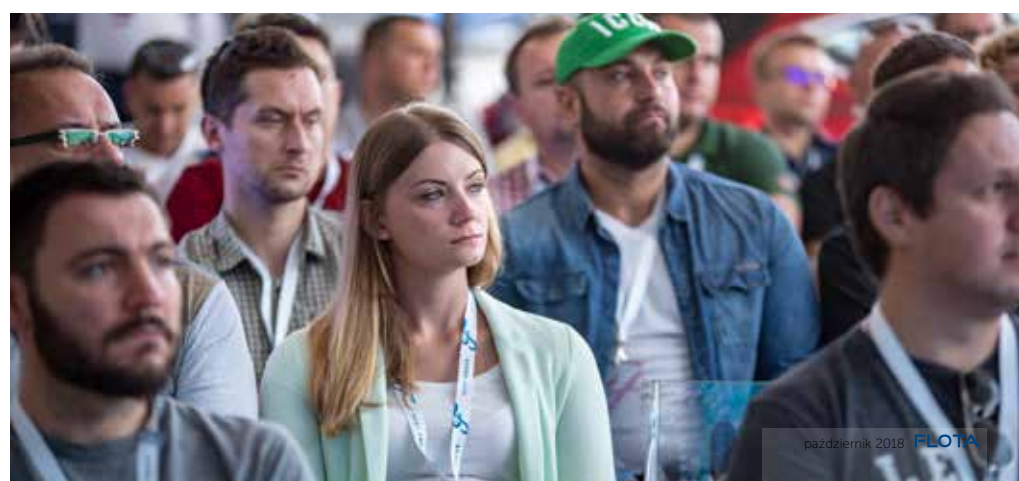
74

Praktyczna Akademia Forda to również możliwość poznania pełnej gamy modelowej marki Ford. Samochody miejskie, SUV-y i crossovery oraz osobowe wersje lekkich pojazdów dostawczych królowały na krętych pętlach asfaltu Toru Modlin.

Wzrost poziomu adrenaliny wśród uczestników wywoływał bez wątpienia odświeżony Ford Mustang. Legenda amerykańskiej motoryzacji może się poszczycić piekielnym, 5-litrowym silnikiem V8, który został teraz wyposażony w system podwójnego wtrysku paliwa pod wysokim ciśnieniem, dzięki czemu samochód jeszcze bardziej zyskał na wydajności. Forda Mustanga mógł osiedlać każdy z uczestników – każdy mógł też sprawdzić swoje umiejętności w trakcie bardziej agresywnych i sportowych prób.

Praktyczną Akademię Forda z uśmiechem i głową pełną wrażeń opuściło w tym roku ponad 240 osób! Dziękujemy, że razem z nami, marką Ford i Eurotax napisaliście kolejny profesjonalny i elektryzujący rozdział polskiej branży flotowej. W następstwie tak dużego zainteresowania projektem w październiku odbędzie się aż 14 lokalnych spotkań pod nazwą Odpowiedzialna Flota. Będziemy w Twojej okolicy, gdzie również przekażemy Ci nowego Forda Focusa i Mustanga – relację z tych spotkań znajdziesz już w listopadowym wydaniu „Floty”.







MAPA DILERÓW FLOTOWYCH

Siły dilerskie to niejednokrotnie pierwszy front kontaktu z klientem flotowym oraz miejsce finalnego odbioru zamówienia. Na kolejnych stronach prezentujemy Wam najprężniej działające placówki z czytelnym podziałem na regiony Polski.

FLOTOWA MAPA DILERSKA POLSKI



MAZOWIECKIE

Warszawa



Mercedes-Benz
Warszawa
Autoryzowany dealer
Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.
ul. Gottlieba Daimlera 1 | 02-460 Warszawa
www.warszawa.mercedes-benz.pl
www.facebook.com/mercedes.warszawa
Wojciech Mazurek
Kierownik Działu Sprzedaży Flotowej Samochody Osobowe
Kom. +48 698 697 024 | Tel. +48 22 312 70 24
wojciech.mazurek@daimler.com



Volkswagen
Krotoski-Cichy Warszawa

Dealer Volkswagen Krotoski-Cichy
ul. Radzyńska 78
03-643 Warszawa
tel. 22 511 70 25, kom. 782 860 108
mail: pawel.kasprzyk@krotoskicichy.com
www.krotoskicichy.warszawa.vw.pl

Piaseczno

CENTRUM SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH



AutoŻoliborz
AUTORYZOWANY DEALER OPEL OD 1994 ROKU.

Okulickiego 6
05-500 PIASECZNO
t. +48 696 044 660



Warszawa – Nadarzyn



Volkswagen
Krotoski-Cichy Nadarzyn

Dealer Volkswagen Krotoski-Cichy
Warszawa-Nadarzyn, al. Katowicka 83
05-830 Nadarzyn k. Warszawy
tel. 22 729 87 77
mail: recepcja.vw@krotoskicichy.com
www.vwnadarzyn.pl

Warszawa – Wolica



Dealer Audi
Krotoski-Cichy
Warszawa – Wolica

Dealer Audi Krotoski-Cichy
Warszawa-Wolica, al. Katowicka 43
05-830 Wolica k. Warszawy
tel. 22 730 85 00
mail: salon.audi.wolica@krotoskicichy.com
www.krotoskicichy.warszawa.wolica.audi.pl



Dealer Audi
Krotoski-Cichy
Centrum Flotowe Audi

Centrum Flotowe Audi Krotoski-Cichy
al. Krakowska 4/6
02-284 Warszawa
tel. 785 507 994
tel. 785 503 905
mail: centrumflotowe@krotoskicichy.com



Dealer Audi
Krotoski-Cichy Warszawa

Dealer Audi Krotoski-Cichy
ul. Radzyńska 267
03-643 Warszawa
tel. 22 510 35 65
mail: audi.salon.warszawa@krotoskicichy.com
www.krotoskicichy.warszawa.audi.pl

Warszawa

Piaseczno

Michałowice

Michałowice



SKODA



GRUPA AUTO WIMAR
Audi Volkswagen Skoda



Volkswagen

Auto Wimar Sp. z o.o. – Al. Jerozolimskie 249b, 05-816 Michałowice
Jakub Szymczak – tel. +48 660 665 162, szymczakj@auto-wimar.pl

Warszawa



HONDA PLAZA

Honda Plaza
ul. Malownicza 29 a
02-272 Warszawa
tel. 22 431 00 00
www.hondaplaza.pl

Specjalista ds. sprzedaży flotowej
Artur Król
artur.krol@hondaplaza.pl
tel. 22 431 00 82



GRUPA AUTO WIMAR
Audi Volkswagen Skoda



SKODA

Auto Wimar Sp. z o.o. – ul. Modlińska 224, 03-119 Warszawa
Iwona Kot – tel. +48 664 952 463, kot@auto-wimar.pl

TOYOTA Radość Flota

flota@toyota-radosc.pl
tel. 608 308 703, 22 615 30 30



TOYOTA-RADOŚĆ Autoryzowany Dealer Toyota Motor Poland
ul. Patriotów 271, Warszawa, tel. 22 615 30 30, www.toyota-radosc.pl



CENTRUM SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH



AutoŻoliborz
AUTORYZOWANY DEALER OPEL OD 1994 ROKU.

Rudnickiego 3
01-858 WARSZAWA
t. +48 662 157 615



BENTLEY WARSZAWA

ul. Potczyńska 120b • 00-347 Warszawa
tel. 22 258 96 60 • bentley@bentley-warszawa.pl

LAMBORGHINI WARSZAWA

ul. Potczyńska 120b • 00-347 Warszawa
tel. 22 258 96 60 • lamborghini@lamborghini-warszawa.pl

PORSCHE CENTRUM WARSZAWA

ul. Potczyńska 107 • 01-303 Warszawa
tel. 22 532 41 00 • porsche.warszawa@porscheinterauto.pl

PORSCHE WARSZAWA POŁCZYŃSKA AUDI

ul. Potczyńska 109 • 01-303 Warszawa
tel. 22 532 42 00 • audi.polczynska@porscheinterauto.pl

PORSCHE WARSZAWA POŁCZYŃSKA VOLKSWAGEN

ul. Potczyńska 118a • 01-304 Warszawa
tel. 22 532 24 00 • tel. 22 532 24 01 • vw.polczynska@porscheinterauto.pl

PORSCHE WARSZAWA POŁCZYŃSKA VOLKSWAGEN SAM. UŻYTKOWE

ul. Potczyńska 118a • 01-303 Warszawa
tel. 22 532 24 00 • vw.polczynska@porscheinterauto.pl

FLOTOWA MAPA DILERSKA POLSKI

Wrocław



www.impwar.pl

Doradca ds.
Sprzedaży Flotowej
Patryk Bernat
ul. Wilanowska 2
51-206 Wrocław
tel. +48 696 724 406
pbernata@impwar.pl

Doradca ds.
Sprzedaży Flotowej
Patryk Majewski
ul. Wrocławska 1F
Bielany Wrocławskie
55-040 Kobierzyce
tel. +48 665 665 482
pmajewski@impwar.pl

NISSAN BUSINESS CENTER

Częstochowa

Grupa Krotoski-Cichy



Częstochowa, ul. Makuszyńskiego 74/76, 42-209 Częstochowa

tel. 34 368 48 00, kom. 785 503 618, mail: dawid.turowski@krotoski-cichy.pl

Gliwice



City Car - Gliwice

ul. Jarosława Dąbrowskiego 26

44-100 Gliwice | tel. +48 32 332 44 44 | 44-100 Gliwice | tel. +48 32 332 44 44

Kierownik Działu Flotowego

Żaneta Wróbel | tel. kom. +48 609 423 491 | z.wrobel@citycar.com.pl

Chorzów



Ford Store Auto-Boss

Drogowa Trasa Średnicowa 51

41-506 Chorzów

tel. 32 349 49 2

m.kawczynski@autoboss.com.pl

Ford Transit

Centrum Auto-Boss

ul. Warszawska 299

43-300 Bielsko-Biała

tel. 33 829 52 18

flota@autoboss.com.pl

Rybnik



Toyota Konsek Sosnowiec-Rybnik

44-203 Rybnik

ul. Prosta 100

tel. +48 32 432 90 40

41-200 Sosnowiec

ul. Długosza 55

tel. +48 32 363 26 70



PORSCHE RYBNIK AUDI

ul. Brzezińska 47 • 44-203 Rybnik

tel. 32 432 84 04 • audi.rybnik@porscheinterauto.pl

PORSCHE RYBNIK VOLKSWAGEN

ul. Brzezińska 47 • 44-203 Rybnik • tel. 32 432 93 00 • vw.rybnik@porscheinterauto.pl

PORSCHE RYBNIK VOLKSWAGEN SAMOCHODY UŻYTKOWE

ul. Brzezińska 47 • 44-203 Rybnik • tel.: 32 432 94 60 • vw.rybnik@porscheinterauto.pl

Katowice



PORSCHE KATOWICE ŠKODA

Drogowa Trasa Średnicowa 2 • 41-600 Świętochłowice

tel. 32 340 40 04 • skoda.katowice@porscheinterauto.pl



PORSCHE KATOWICE VOLKSWAGEN

Drogowa Trasa Średnicowa 2 • 41-600 Świętochłowice

tel. 32 746 92 00 • skoda.katowice@porscheinterauto.pl

Bielsko-Biała



Ford Transit

Centrum Auto-Boss

ul. Warszawska 299

43-300 Bielsko-Biała

tel. 33 829 52 18

flota@autoboss.com.pl

Ford Store Auto-Boss

Drogowa Trasa Średnicowa 51

41-506 Chorzów

tel. 32 349 49 2

m.kawczynski@autoboss.com.pl



Mercedes-Benz
Sobiesław Zasada
Automotive

Bielsko Biała
ul. Karpacka 90
tel. 33 811 95 73

Van ProCenter

Key Account Manager

Ewelina Frątczak

tel. 502 050 055

mail: ewelina.fratzczak@zasadaauto.pl

www.zasadaauto.mercedes-benz.pl

FLOTOWA MAPA DILERSKA POLSKI



 **DOLNOŚLĄSKIE**

 **OPOLSKIE**

 **ŚLĄSKIE**

 **MAŁOPOLSKIE**

 **PODKARPACKIE**

 **Kraków**



Mercedes-Benz
Sobiesław Zasada
Automotive

Kraków
ul. Armii Krajowej 17
tel. 12 639 55 00



Van ProCenter

Kierownik Sprzedaży VAN
Tomasz Górka
tel. 608 411 121
mail: tomasz.gorka@zasadaauto.pl
www.zasadaauto.mercedes-benz.pl



PORSCHE KRAKÓW BRONOWICE ŠKODA
ul. J. Conrada 10 • 31-357 Kraków
tel. 12 36 31 900 • krakow@porscheinterauto.pl



Mercedes-Benz
Sobiesław Zasada
Automotive

Kraków
ul. Zawia 3
tel. 12 298 42 20



Van ProCenter

Kierownik Sprzedaży VAN
Grzegorz Buła
tel. 795 524 014
mail: grzegorz.bula@zasadaauto.pl
www.zasadaauto.mercedes-benz.pl



Dealer BMW
Dobrzański

Dealer BMW Dobrzański, al. Jana Pawła II 45
31-864 Kraków, tel. +48 12 349 33 33

Wojciech Cheba
Dział Sprzedaży Samochodów
Kierownik Działu Sprzedaży Korporacyjnej
al. Jana Pawła II 45, 31-864 Kraków
mobile: +48 539 928 783, tel. +48 12 34 93 333
mail: wojciech.cheba@bmw-dobrzanski.pl

 **Rzeszów**



Mercedes-Benz
Sobiesław Zasada
Automotive

Rzeszów
al. mjr. W. Kopisto 3
tel. 17 850 37 50



Van ProCenter

Kierownik Sprzedaży VAN
Grzegorz Dąbek
tel. 692 443 762
mail: grzegorz.dabek@zasadaauto.pl
www.zasadaauto.mercedes-benz.pl

 **Nowy Sącz**



Mercedes-Benz
Sobiesław Zasada
Automotive

Nowy Sącz
ul. Tarnowska 159A
tel. 18 531 01 00



Van ProCenter

Kierownik Sprzedaży VAN
Grzegorz Buła
tel. 795 524 014
mail: grzegorz.bula@zasadaauto.pl
www.zasadaauto.mercedes-benz.pl

Sosnowiec

Rzeszów

Kraków

Katowice

Tychy

Nowy Sącz

 **Tychy**



PORSCHE TYCHY VOLKSWAGEN
ul. Beskidzka 105 • 43-100 Tychy
tel. 32 32 621 99 • tychy@porscheinterauto.pl



 **Sosnowiec**



PORSCHE SOSNOWIEC AUDI
ul. Jabłoniowa 2a • Sosnowiec 41-214
tel. 32 269 86 86 • audi.sosnowiec@porscheinterauto.pl



PORSCHE SOSNOWIEC VOLKSWAGEN
ul. Jabłoniowa 2a • Sosnowiec 41-214
tel. 32 269 87 00 • sosnowiec@porscheinterauto.pl

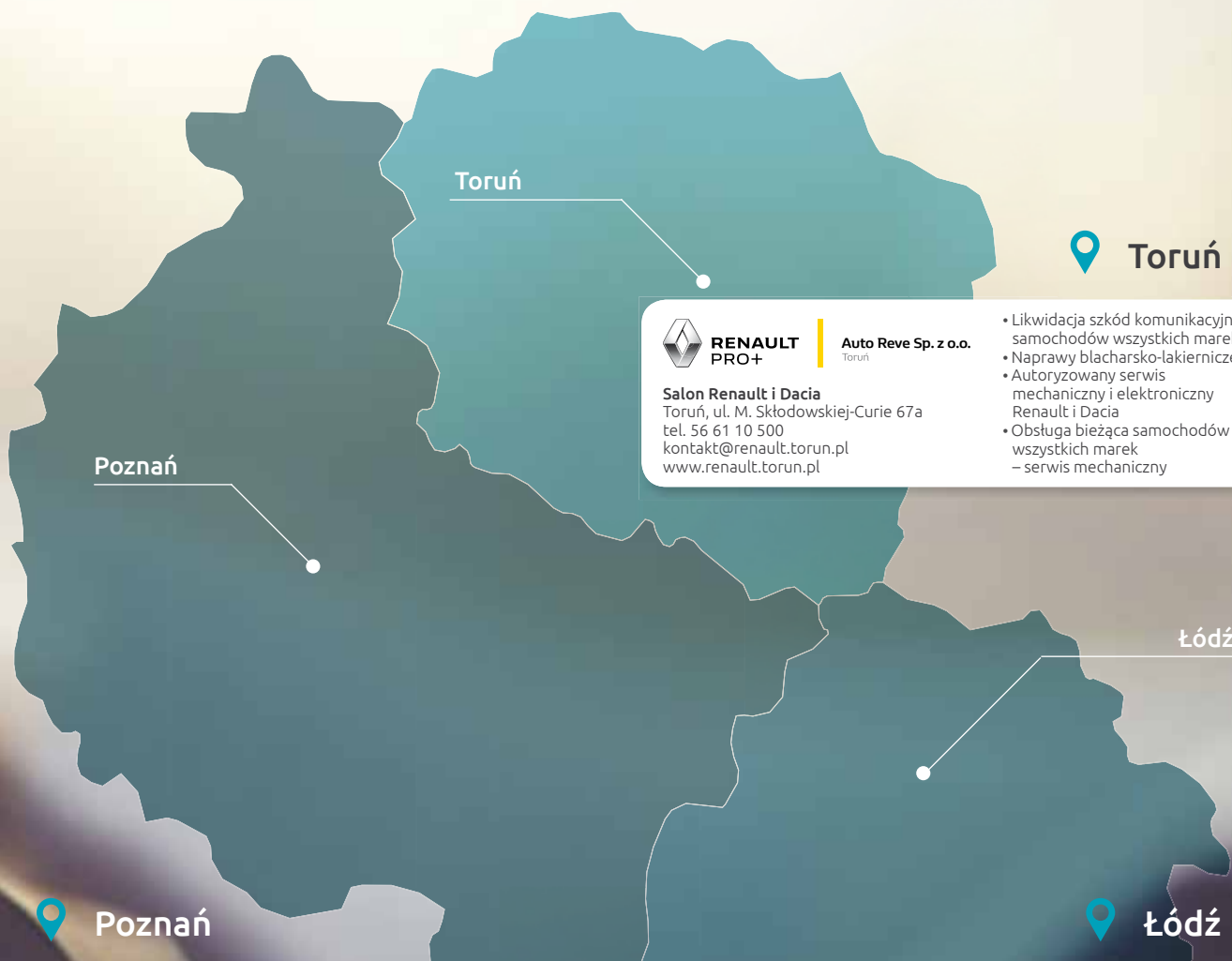


Toyota Konsek Sosnowiec-Rybnik

41-200 Sosnowiec 44-203 Rybnik
ul. Długosza 55 ul. Prosta 100
tel. +48 32 363 26 70 tel. +48 32 432 90 40

FLOTOWA MAPA DILERSKA POLSKI

- WIELKOPOLSKIE
- KUJAWSKO-POMORSKIE
- ŁÓDZKIE



**RENAULT
PRO+**

Auto Reve Sp. z o.o.
Toruń

Salon Renault i Dacia
Toruń, ul. M. Skłodowskiej-Curie 67a
tel. 56 61 10 500
kontakt@renault.torun.pl
www.renault.torun.pl

- Likwidacja szkód komunikacyjnych samochodów wszystkich marek
- Naprawy blacharsko-lakiernicze
- Autoryzowany serwis mechaniczny i elektroniczny Renault i Dacia
- Obsługa bieżąca samochodów wszystkich marek – serwis mechaniczny



Poznań



Łódź



PORSCHE CENTRUM POZNAŃ
ul. Warszawska 67 • 61-028 Poznań
tel. 61 849 11 00 • porsche.poznan@porscheinterauto.pl

PORSCHE POZNAŃ FRANOWO
ul. Bolesława Krzywoustego 70 • 61-144 Poznań
tel. 61 650 16 66 • audi.poznan@porscheinterauto.pl

PORSCHE POZNAŃ KRAŃCOWA VOLKSWAGEN
ul. Krańcowa 40/42 • 61-037 Poznań
tel. 61 650 15 55 • vw.krancowa@porscheinterauto.pl

PORSCHE POZNAŃ KRAŃCOWA VOLKSWAGEN SAMOCHODY UŻYTKOWE
ul. Krańcowa 40/42 • 61-037 Poznań
tel. 61 650 05 00 • vw.uzytkowe.krancowa@porscheinterauto.pl

PORSCHE POZNAŃ OBORNICKA ŠKODA
ul. Obornicka 249 • 60-693 Poznań
tel. 61 846 01 01 • skoda.obornicka@porscheinterauto.pl



Mercedes-Benz
Sobiesław Zasada
Automotive

Łódź
ul. Aleksandrowska 11
tel. 42 650 25 00

Van ProCenter

Kierownik Sprzedaży VAN
Grzegorz Wiślocki
tel. 663 889 964
mail: grzegorz.wislocki@zasadaauto.pl
www.zasadaauto.mercedes-benz.pl



**Audi
Centrum Łódź**

Audi Centrum Łódź
al. Wł. Bartoszewskiego 13
93-341 Łódź
www.audicentrumlodz.pl
Marcin Lorkowski
Doradca ds. sprzedaży
tel. 42 207 74 35, tel. kom. 785 504 536
mail: marcin.lorkowski@audicentrumlodz.pl

Grupa Krotoski-Cichy



VW Osobowe i Audi: Poznań-Przeźmierowo, ul. Poznańska 33, 62-081 Przeźmierowo
tel. 61 816 38 88, kom. 609 795 644, mail: flota@krotoski-cichy.pl

ŠKODA: Poznań-Komorniki, ul. Głogowska/J. Wajsbówny 7, 60-002 Poznań
tel. 61 844 20 49, kom. 661 795 939, mail: tomasz.michalak@centrumpoznan.pl

VW Użytkowe: Poznań-Komorniki, ul. Głogowska/J. Wajsbówny 9, 60-002 Poznań
kom. 727 620 158, mail: adam.kaczmarek@centrumpoznan.pl

SEAT: Poznań-Komorniki, ul. Głogowska/J. Wajsbówny 9, 60-002 Poznań
tel. 785 501 132, mail: anna.matluch@centrumpoznan.pl



**Volkswagen
Krotoski-Cichy Łódź**

**Centrum Flotowe Volkswagen
Krotoski-Cichy Łódź**
ul. Niciarniana 51/53, 92-320 Łódź
tel. 42 677 17 46, kom. 785 502 842
mail: flota.lodz@krotoskicichy.com



**Dealer Audi
Krotoski-Cichy Łódź**

**Centrum Flotowe Audi
Krotoski-Cichy Łódź**
ul. Niciarniana 51/53
92-320 Łódź
tel. 42 677 17 46, kom. 782 991 675
mail: flota.lodz@krotoskicichy.com

FLOTOWA MAPA DILERSKA POLSKI

 ZACHODNIOPOMORSKIE

 POMORSKIE



 Koszalin

Grupa Krotoski-Cichy

Koszalin-Škoda, ul. Gnieźnińska 43A, tel. 94 342 20 45

Koszalin-VW, ul. Gnieźnińska 24B, tel. 785 505 561

 Szczecin

Grupa Krotoski-Cichy

Szczecin-Škoda Krotoski-Cichy, ul. Struga 1A
Piotr Dittwald - tel. kom. 785 500 250, mail: piotr.dittwald@krotoski-cichy.pl

Szczecin-Volkswagen Krotoski-Cichy, ul. Struga 1A
Piotr Skubiszewski - tel. kom. 785 507 549, mail: piotr.skubiszewski@krotoski-cichy.pl

Szczecin-SEAT Krotoski-Cichy, ul. Białowieska 2
Marcin Wondek - tel. kom. 785 501 059, mail: marcin.wondek@krotoski-cichy.pl

www.krotoski-cichy.szczecin.pl

 Gdynia


Volkswagen

Plichta
Samochody dla średnich i dużych przedsiębiorstw
Samochody elektryczne i hybrydowe
Samochody użytkowe

Gdynia, ul. Morska 318

vwflota@plichta.com.pl vw.plichta.com.pl

Kamil Kroplewski, kom. 607 030 952 Artur Lengier, kom. 603 378 039

 Gdańsk


Volkswagen

Plichta
Samochody dla średnich i dużych przedsiębiorstw
Samochody elektryczne i hybrydowe
Samochody użytkowe

Gdańsk, ul. Lubowidzka 42

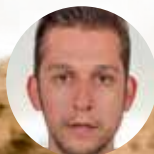
vwflota@plichta.com.pl vw.plichta.com.pl

Kamil Kroplewski, kom. 607 030 952 Artur Lengier, kom. 603 378 039

AUDI A6 — RODZINNY BIZNESMEN

Dawno nie zajmowałem się obszernym opisem samochodu. Teraz przyszedł na to czas. Z magazynem „Flota”, od dłuższego czasu ustalaliśmy współpracę i organizację auta do testu i jego opisanie. W połowie września otrzymałem wiadomość, że mogę przetestować najnowsze dziecko niemieckiej, dobrze znanej marki, Audi A6. Zaczęliśmy.

Przed premierą tego samochodu czytałem, że będzie on bardzo podobny do flagowej „A-ósemki” – z tego wynikało, że zmiana technologiczna, jaka w nim nastąpi, będzie olbrzymia. Dzięki tym informacjom zbyt długo nie zastanawiałem się nad podjęciem decyzji dotyczącej przetestowania auta i możliwości podzielenia się swoimi wrażeniami. Bardzo mnie ucieszyła możliwość spędzenia pięciu dni z zupełnie nowym Audi A6. Jako że widziałem już wcześniej nowe A8 (jeszcze nim nie jeździłem), zastanawiałem się, czy faktycznie A6 będzie do niego podobne. Miałem



tekst
JAKUB KIRZYŃSKI
Fleet Agency



także porównanie do nowego Audi A7, którym miałem przyjemność przejechać się kilkadziesiąt kilometrów. A7 uwiódło mnie już po tej krótkiej przejażdżce. Byłem pod jego dużym wrażeniem.

Jadąc do jednego z dilerów Audi, nie wiedziałem, z jakim modelem będę miał do czynienia. Sądziłem, że będzie to „standardowy” model flotowy, tj. 2.0 TDI. Tymczasem przedstawiono mi nowe Audi A6 Avant z oznaczeniem 50 TDI (3.0 TDI). Skoro jesteśmy przy oznaczeniu, należy zatrzymać się w tym miejscu na chwilę i powiedzieć, co było przyczyną zmian oraz co kryje się pod danym oznakowaniem modelu.

Koncern Audi zapowiedział zmiany ze względu na czasy, w których jeden silnik generuje różną moc. W związku z tym, widząc na klapie bagażnika lub bocznej części auta oznaczenie 2.0 TDI lub 2.0 TFSI, nie jesteśmy w stanie rozpoznać, jakiej mocy jest dane auto. Drugą istotną rzeczą są także wchodzące nowości, tj. hybrydy, downsizing (ograniczenie pojemności skokowej, wspomagając silnik turbosprężarką, kompresorem etc.), które powodują, że pojemność skokowa nie jest najważniejszym wskaźnikiem decydującym o możliwościach całego układu. Jedyne, co jest pewne w tym momencie, to fakt, że

każdy z fanów motoryzacyjnych musi nauczyć się na nowo oznaczenia aut i przypisywać do danych cyfr mocy. Jedno jest pewne – im wyższa liczba, tym wyższa moc (np. „50”, „55”).

Zmiany wyglądają następująco: „25” – do 109 KM (80 kW); „30” – 110-130 KM (81-96 kW); „35” – 150-163 KM (110-120 kW); „40” – 170-204 KM (125-150 kW); „50” – 286-313 KM (210-230 kW); „55” – 333-374 KM (245-275 kW). Jako ciekawostkę dodam, iż osoba, która jest odpowiedzialna za zaistniałą zmianę, nie pracuje już w koncernie Audi. Nie stało się to jednak ze względu na wprowadzoną aktualizację – przyczyną

było nieosiągnięcie planów sprzedażowych na rynku chińskim. Ważny w tym wszystkim jest fakt, że oznaczenie rodzajów napędów pozostanie pod takim samym nazewnictwem (benzyna – TFSI, diesel – TDI, e-tron – hybryda z silnikiem elektrycznym oraz g-tron napędzany CNG). Dla niektórych (zwłaszcza fanów motoryzacji) ważne jest także, że modele RS nie będą miały dodatkowego liczbowego oznaczenia.

Prosty i elegancki

Wróćmy jednak do tematu odbieranego przeze mnie Audi A6 Avant 50 TDI – kolor czarna perła. Czarne wnętrze. Rzadko spotykane grafitowe, matowe felgi (w żadnym



Model	Wartość początkowa	Wartość rezydualna *
Audi A6 50 Quattro TDi C8 Tiptronic sed4 2967 ccm 286 KM O	297 000 zł	53,5%
Audi A6 55 Quattro TFSI C8 S tronic sed4 2995 ccm 340 KM B	304 000 zł	53,0%

* Wartości rezydualne wg INFO-EKSPERT po 36 miesiącach i przebiegu 90 tys. km.



dostosowuje je tak, aby użytkownikom samochodu było w każdym momencie wygodnie – nawet wie lepiej od nas, kiedy tak się dzieje. Wszelkie dziury, które na podlaskich, wiejskich drogach to norma, pokonywane były wyśmienicie i ja oraz moi pasażerowie czuliśmy się komfortowo, przejeżdżając kolejne kilometry. Zawieszenie dostosowuje się w sposób znakomity – jeśli zachodzi potrzeba „popływania”, to to robi. Podobnie jest w momencie jazdy dynamicznej, gdy trzeba być zwinnym – auto zachowuje się, jakby ważyło 500 kg mniej i było mniejsze niż w rzeczywistości.

Światła

Kolejnym ważnym punktem Audi A6 są światła. Piękna sprawa. O ile w dzień LED-y dodają drapieżności, o tyle w nocy zmieniają się w bezpieczną lunę, otaczającą auto i współgrającą z noktowizorem. W nocy zauważyłem kilka ciekawych rzeczy: auto ma prawie cały czas włączone długie światła (drogowe), ale są na tyle inteligentne, aby nikogo nie oślepić. Światła omijają nadjeżdżające z naprzeciwka samochody i cały czas pracują – nie mają wytchnienia. Dodatkowo auto widzi całe otoczenie drogi i w momencie, gdy dostrzeże na poboczu jakiegoś człowieka lub zwierzę, z daleka sygnalizuje o tym kierowcy, mrugając kilkakrotnie jednym długim światłem, wskazując potencjalne zagrożenie.

System noktowizyjny także ma swoje zalety, choć niektórych może rozpraszać. Samochód zaznacza każdą idącą poboczem osobę na żółto. Lepszych i bardziej inteligentnych świateł nie spotkałem w żadnym innym aucie.

Oświetlenie zacisku pasów bezpieczeństwa

To coś nowego i wyjątkowego. Ile razy mieliście tak, że szukaliście zacisku, chcąc zapiąć pas bezpieczeństwa? W Audi obramowanie zacisku pasa bezpieczeństwa jest elegancko oświetlone i nie ma problemu z jego znalezieniem.

Analizując ten model pod względem flotowym, należy zwrócić uwagę na jego zmiany, które w stosunku do poprzedniego modelu są duże, zwłaszcza jeśli chodzi o technologię. Specyfikacja auta, które testowałem, była rozbudowana praktycznie do maksimum. Wartość samochodu została wyznaczona na nieco powyżej 453 000 zł brutto. Podsumowując, uważam, że nowe Audi A6 ze względu na jego atrakcyjność i funkcjonalność jest idealnym autem biznesowym dla prezesa, ale sprawdzi się również użytkowane prywatnie, jako auto rodzinne przeznaczone na wyieczki i wyjazdy w gronie najbliższych. 

samochodzie nie widziałem tego typu koloru).

Otrzymałem kluczyk i auto z 300-kilometrowym przebiegiem (nawet niedotarte). Kluczyk jest subtelny, ale zarazem elegancki. O to tutaj chodzi. Tak samo sprawa wygląda z tym modelem samochodu. Po późniejszej przejażdżce z żoną, pozostałymi członkami rodziny i znajomymi zdałem sobie sprawę, że Audi ma właśnie być eleganckie, ekskluzywne, ale zarazem subtelne. Od wielu osób usłyszałem zgodną informację: „Nie widać po tym aucie, że to jest jakiś nowy model”.

Audi A6 jest modelem, który znają wszyscy. Jeżdżąc stołecznymi ulicami, widziałem wiele spojrzeń zwróconych na nowy model lubianego auta biznesowego i rodzinnego. Oczywiście, zgodnie z tym, co wspominałem wcześniej, wiele osób przechodziło obok tego „cacka” obojętnie.

Nie od dziś wiadomo, że wyposażenie aut, które są przekazywane do testów, stoi na wysokim poziomie. Tak było i w tym przypadku. Rzucające się w oczy jako pierwsze 20-calowe, matowe felgi o kolorze grafitowym – petarda! Przednia część pojazdu jest podobna do poprzednika, ale jednak nowa linia Audi jest obłędna.

Jedynym punktem, na który zwraca się uwagę, jest oznaczenie 50 TDI. Tył samochodu przy wyłączonych światłach na pierwszy rzut oka nie wyróżnia się mocno, jednak podczas otwierania samochodu warto zwrócić uwagę na ciekawą animację, jaką wówczas prezentuje pojazd – właśnie przy użyciu tylnych świateł.

Na ostatni guzik

Środek auta idealnie pasuje do obecnych czasów. Dookoła nas tablety i smartfony, więc samochód także musi posiadać wirtualne

kokpity. Jeśli chodzi o wnętrze auta – jak zawsze wszystko dopięte jest na ostatni guzik. Audi słynie przecież z idealnego dopasowania materiałów. Nie ma zbyt wielu niezagospodarowanych i widocznych szczelin. Wszystko na tip-top. Zawsze powtarzam, że pod tym względem Audi, jako marce premium, jest bliżej do Porsche aniżeli BMW, Mercedesa i Volvo (BMW bardzo lubię, ale pod względem detali pierwsze miejsce odstępuje marce Audi).

W nowym Audi A6 pozytywnie zaskoczyły mnie najbardziej cztery rzeczy: spalanie, zawieszenie, światła i oświetlenie zacisku pasów bezpieczeństwa.

Spalanie

Wyjeżdżając z Warszawy w kierunku Białowieży, sądziłem, że nie będę szybko jechał i zapewne ograniczę średnie spalanie auta. Już tak mam – rodzinny wyjazd powoduje, że ograniczam spalanie, ponieważ nie ma potrzeby zbędnego pośpiechu. Droga była mocno zróżnicowana – kawałek autostrady, gdzie bez stresu można było zobaczyć nawet „dwójkę” z przodu, oraz sporo dróg krajowych i miejsko-wiejskich, gdzie prędkość maksymalna dochodziła do 130 km/h. Wracając z wyjazdu, sprawdziłem długodystansowy przebieg. Auto po całej trasie wskazało średnie spalanie na poziomie 6,5 l na 100 km! Jest to oszałamiający wynik. Coś niesamowitego. Trzylitrowy silnik Diesla o mocy 286 KM i spalanie 6,5 litra?!

Zawieszenie...

...a raczej jego perfekcyjność. Zawieszenie w trybie „auto” dostosowuje się do aktualnych warunków. Tryb ten jest najrozsądniejszym wyborem. Jadąc powoli, wydaje się, że zawieszenie jest miękkie i nieco jak kanapa, ale to tylko pozory. Po prostu tryb „auto” sam

Podróże nabierają koloru



Rentis
Smart way to rent a car

+48 720 200 500

www.rentis.pl

info@rentis.pl

OGÓLNOPOLSKA WYPOŻYCZALNIA SAMOCHODÓW

📍 **BIAŁYSTOK** +48 519 535 331 📍 **BYDGOSZCZ** +48 519 535 300 📍 **GDAŃSK** +48 519 535 311 📍 **GORZÓW WLKP** +48 519 535 327
📍 **KATOWICE** +48 519 535 301 📍 **KIELCE** +48 519 535 304 📍 **KRAKÓW** +48 519 535 305 📍 **LUBLIN** +48 519 535 318
📍 **ŁÓDŹ** +48 519 535 308 📍 **OLSZTYN** +48 519 535 314 📍 **OPOLE** +48 519 535 309 📍 **PŁOCK** +48 519 535 334 📍 **POZNAŃ** +48 519 535 303
📍 **RZESZÓW** +48 519 535 306 📍 **SZCZECIN** +48 519 535 310 📍 **WARSZAWA** +48 519 535 302 📍 **WROCŁAW** +48 519 535 307

99% IDEAŁU – NOWE BMW X3

Im dłużej poznaję samochód, tym zwracam większą uwagę na liczbę detali i sprawdzam dodatkowe funkcjonalności, systemy i zakamarki konstrukcji. Tym razem im dłużej przebywałem w towarzystwie BMW X3, tym bardziej zakochałem się w znienawidzonym i niezrozumiałym dla mnie segmencie SUV-ów (sic!). Byłem przekonany, że znalazłem auto perfekcyjnie wpisujące się w moje potrzeby, zarówno pod kątem zawodowym, jak i rodzinnym. Zabrakło niewiele, abym sprzedał wszystko i kupił nowe X3.



tekst
WOJCIECH KUKUŁA
redaktor naczelny magazynu „Flota”

Nowe BMW X3 jest z nami prawie od roku. To kolejna generacja bawarskiego SUV-a, który tylko w pierwszych trzech kwartałach tego roku w Europie kupiło ponad 40 000 klientów. Można zatem powiedzieć, że nowa odsłona X3 została przyjęta na rynku bardzo pozytywnie. Warto nadmienić, że dwie pierwsze generacje modelu zostały kupione przez ponad 1,5 mln klientów na całym świecie przez okres 15 lat.

Odświeżona stylistyka

Nowe X3 prezentuje odświeżoną stylistykę pojazdów typu Sports Activity Vehicles spod znaku BMW. Front pojazdu zyskał nowy, bardziej obły i atletyczny wygląd grilla. Profil auta jest lekki, a zarazem wprowadzający lekką konsternację – czy to X3, czy X5? Model, mimo obecności w klasie średniej, jest zdecydowanie autem okazałym i majestatycznym. Tylne pas jest dziełem sztuki przemysłowej – lekko wklęsły,



z lekkimi liniami światła przebiegającymi z tyłu ku bokowi. Wypukłe i ogromne nadkola zostały tym razem pięknie wyprofilowane i wraz z linią karoserii nadały sylwetce X3 smukłości i lekkości, tak potrzebnej w przypadku tych okazałych rozmiarów.

Perfekcyjna prezencja

Nowe X3 budzi zazdrość innych uczestników ruchu drogowego i radość posiadacza. Nie ma kąta, pod którym nie należałoby na nie spoglądać. Wręcz przeciwnie, im bardziej szukamy złych płaszczyzn, tym więcej finezji znajdujemy. Nowe X3 jest naprawdę piękne – tu nie potrzeba zbędnych komentarzy. To połączenie biznesowego i prestiżowego wyglądu z rodzinną przestrzenią i ukrytym sportowym duchem, lekko przedzierającym się poprzez detale. BMW X3 ma perfekcyjną prezencję.

Wnętrze jest niesamowicie komfortowe i przestronne, co przekłada się na naprawdę znakomite warunki do podróżowania w pięć osób. 2810 mm rozstawu osi i 550 l bazowej pojemności bagażnika to wręcz bajeczne parametry dla rodziny. Ponadto 4,7 m długości całkowitej to jeszcze nie wymiary autobusu, więc z łatwością będziemy lawirować w ciasnych zakamarkach piętrowych parkingów centrów handlowych, a 12,1 m średnicy zawracania uratuje nas niejednokrotnie z opresji parkingowej.

Urzekł mnie także nowy projekt kierownicy. Koło zdaje się mieć mniejszą średnicę niż u poprzednika, będąc jednocześnie znacznie prostsze – przyciski są pięknie



wykonane i osadzone w niewyszukanym układzie. Projekt całego kokpitu to połączenie mocnych linii i krzywizn, kształtem nawiązujących do przedniego grilla i obłości spotykanych z tyłu modelu. To również miejsce, gdzie aluminium łączy się z miękkim tworzywem i drewnem – niby wykończenie już tradycyjne dla segmentu premium, a jednak spasowanie i wykonanie godne znamienitych rzemieślników. Galwanizowane powierzchnie i proste formy bardzo dobrze oddają ducha nowego BMW X3.

Systemy przyszłości

BMW Connected i Connected+ ze zmodernizowanym interfejsem są systemami bliskimi ideałowi. Sterowanie za pomocą gestów oraz intuicyjność samego produktu są imponujące. Rozpoznawanie komend głosowych nie stanowi problemu, a zintegrowany centralnie umieszczony ekran jest czytelny i niesamowicie ostry. Wspaniale łączący tradycję z nowoczesnością wielofunkcyjny wyświetlacz wskaźników w technologii Black Panel o przekątnej 12 cali zapewnia dogodną wizualizację wskazań komputera

87

Model	Wartość początkowa	Wartość rezydualna *
BMW X3 MR`18 G01 xDrive20i Step kb5/5 1995 ccm 184 KM B	191 000 zł	56,3%
BMW X3 Diesel MR`18 G01 xDrive20d Steptronic kb5/5 1995 ccm 190 KM O	202 000 zł	56,8%

* Wartości rezydualne wg INFO-EKSPERT po 36 miesiącach i przebiegu 90 tys. km.





przypominać, że prowadzimy akurat ten konkretny model. Ten stylistyczny dodatek jest zamontowany jako typowy wypełniacz pustej przestrzeni, która wyglądałaby bardziej elegancko pozostawiona bez zbędnych dodatków. Nowe X3 zyskało również kluczyk z ciętkłokrystalicznym wyświetlaczem, pozwalający monitorować szereg parametrów pojazdów. Urządzenie ma możliwość ładowania indukcyjnego na specjalnej półce zlokalizowanej przed drążkiem zmiany biegów. Problem polega na tym, że sama półka jest sporo większa od obrysu kluczyka, a ładowanie indukcyjne następuje jedynie wtedy, gdy ten pięknie wyglądający sprzęt umieścimy idealnie w przeznaczonym do tego miejscu. Nawet lekko dynamiczniejszy start spod świateł powoduje, że kluczyk zmienia swoje położenie i przestaje się ładować. Ja zdecydowałem się karmić go energią za pomocą kabla, w domu.

Nie sposób nie odnieść się także do gamy silnikowej. Pojazd waży średnio 1800 kg, dlatego oferowanie w nim 150-konnego silnika Diesla jest moim zdaniem zbrodnią. Nie chodzi o to, aby zamawiać rakietę M40i z 354 końmi mechanicznymi pod pokrywą silnika, ale też nie ma sensu kastrowanie X3 ze sloganowego hasła marki – radości z jazdy.

Powiecie, że się czepiam. Ja jednak uważam, że BMW dąży do absolutnej perfekcji, cały czas ocierając się o nią. To tak, jakby zawodnik wygrywający zawody miał jeszcze szansę na poprawienie rekordu świata, jednak stwierdził, że mu się nie chce aż tak wysiłać. Drodzy inżynierowie z BMW – finiszujcie jak czempioni, a to sprawi, że wróćcie na pozycję lidera w kategorii sprzedaży w segmencie premium. Nieziemsko dobra robota, jaką wykonujecie przy nowym X3 i X5 oraz budzące moje dreszcze zapowiedzi i pierwsze doświadczenia modelu X7, sprawiają, że kibicuję Wam wyjątkowo mocno.



pokładowego (prędkościomierz, dane o jeździe, informacje z systemu nawigacji itd.). Pełnokolorowy wyświetlacz Head-up to eleganckie zwieńczenie całego zaawansowanego technologicznie systemu prezentacji danych i pomocy kierowcy w realizacji jego potrzeb transportowych. Do tego BMW Personal Co-Pilot, który daje szerokie możliwości (pół)automatyzowanej jazdy, dzięki takim opcjom, jak aktywny regulator prędkości najnowszej generacji czy system asystujący kierowcy plus obejmujący asystenta kierowania i toru jazdy, asystenta zmiany pasa ruchu i asystent pasa ruchu z ochroną przed kolizją boczną.

178 800 zł – tyle zapłacimy za X3 z silnikiem Diesla o mocy 150 KM. Do mnie trafiła wersja 30d z dziełem sztuki pod maską w postaci 6-cylindrowego rzędowego silnika o mocy 265 KM. O motorach BMW od dawna miałem dobre zdanie, jednak to, co zafundowało mi serce modelu X3 30d, wprowadziło mnie w osłupienie. 3-litrowa jednostka napędowa katapultuje auto do pierwszej setki w niespełna 6 s. 8-stopniowa automatyczna skrzynia Steptronic błyskawicznie reguluje przełożenia i pozwala zawsze mieć poczucie bezpieczeństwa i komfortu. Przy spokojnej i ekonomicznej jeździe ten sporych rozmiarów SUV spala mniej niż 5,5 l/100 km! Nawet przy dynamicznej jeździe mieszanej z miejskimi korkami nie udało się przekroczyć 8 l/100 km. 67-litrowy zbiornik pozwala z łatwością na pokonanie trasy liczącej ponad 1000 km w ciszy i elegancji. Przy finansach należy bezwzględnie nadmienić, że X3 dostępne jest od 1990 zł netto w ramach BMW Comfort Lease 1%. Dla biznesu, dla rodziny i dla siebie – to nie zwykła oferta.

Dość o X3 – czas o moich uczuciach. BMW w wydaniu nowego X3 przemawia do mnie tak, jak żaden inny samochód na przestrzeni wielu ostatnich lat. To auto nie epatuje sportową agresją czy biznesowym i eleganckim nadąsaniem. To auto radzące sobie w terenie (xDrive to zdecydowanie „must have” przy konfiguracji, gdy mamy do dyspozycji 204 mm prześwit!), a także niesłyszanie dobrze radzące sobie w miejskiej dżungli. Idealnie nadaje się na wyjazd 4-osobowej rodziny na kilka dni i duże zakupy. Gdy jednak jedziemy sami nocą po pustej autostradzie, X3 dostarczy nam adrenaliny i uśmiechu. To auto uniwersalne, prestiżowe i wykonane z dbałością o detale.

BMW X3 nie należy jednak do aut bez skazy. Zachwyt nad tą konstrukcją nie jest bezwarunkowy i bezrefleksyjny. Rasowy SUV z Monachium ma kilka elementów, które powodują mój grymas i irytację. Przede wszystkim rażą mnie emblematy X3 pojawiające się na konsoli centralnej i wewnętrznej części drzwi. To tak, jakby auto chciało nam usilnie





TESTY SAMOCHODÓW, OPON, A MOŻE KŁOCKÓW HAMULCOWYCH?

Każdy produkt związany z motoryzacją, można sprawdzić lub zaprezentować na Torze Modlin!

Nasz ośrodek doskonale sprawdza się, jeśli chcemy testować i porównywać wytrzymałość części, reakcję pojazdu na suchej i mokrej nawierzchni, w sytuacji awaryjnej, jak poślizg czy gwałtowne hamowanie, a także podczas dynamicznej jazdy. Mamy sześć modułów szkoleniowych, w tym cztery z płytami poślizgowymi, oraz tor sportowo-treningowy. To wszystko pozwala w bezpiecznych warunkach symulować trudne sytuacje lub demonstrować zachowanie w nieprzewidzianych okolicznościach.

Chociaż specjalizujemy się w aktywnościach na torze oraz płytach poślizgowych, doskonale wiemy, że są nawierzchnie inne niż asfalt. Gościom chcącym zjechać z utwardzonej drogi, by sprawdzić możliwości pojazdów z napędem na cztery koła, oferujemy przygody off-roadowe. Mamy tereny i zadania idealne, by zaprezentować i przetestować zarówno sporadycznie zjeżdżające z asfaltu SUV-y, jak też terenówki, dla których piach i błoto są codziennością.

TOR MODLIN TO:

- Doświadczona kadra
- Tor szkoleniowy z sześcioma modułami treningowymi
- Płyty poślizgowe o łącznej pow. 3900 m²
- Tor sportowo-treningowy
- Trasy i próby terenowe
- Taras z widokiem na tor i telebim
- Doskonała lokalizacja
- 783 m² powierzchni szkoleniowej i konferencyjnej
- 150 miejsc siedzących na krytej trybunie

SZKOLENIA, EVENTY, KONFERENCJE

📍 ul. gen. Wiktora Thommée 1B
05-102 Nowy Dwór Mazowiecki
☎ 22 100 27 00
🌐 www.tormodlin.pl
www.facebook.com/tormodlin

LEXUS LC500H:

Lexus jest zaledwie jedną z kilku marek we współczesnej motoryzacji, która idzie własnymi ścieżkami. O ile pozostałe firmy z tej kategorii są raczej manufakturami produkującymi kilkadziesiąt czy kilkaset samochodów rocznie, o tyle japońska marka jest częścią większego koncernu. W tym przypadku, oprócz tworzenia bajorowskich samochodów, trzeba też pamiętać o takich kwestiach, jak ekologia czy normy emisji spalin. Dlatego też powstają takie produkty, jak Lexus LC500h. Oto nowoczesny ekosamuraj z Japonii.



tekst
MAREK ADAMOWICZ
dziennikarz motoryzacyjny

się z wydaniem ogromnych pieniędzy. Takie manufaktury tworzą wręcz dzieła sztuki na kołach. Te ostatnie zdarzają się również gigantom motoryzacyjnym. I świetnym tego przykładem jest dzisiejszy bohater testu.

Kolosalne wrażenie

Lexus LC500h przede wszystkim ma wyglądać. I to zadanie spełnia wyśmienicie. Auto miało swoją premierę podczas Salonu Samochodowego w Detroit na samym początku 2016 r. Nie jest to nasze pierwsze spotkanie z tym autem, gdyż mieliśmy okazję spotkać się z tym pojazdem podczas ubiegłorocznej edycji Lexus Driving Emotions, która została zorganizowana na podopolskim torze w Kamieniu Śląskim. Już wtedy japońskie coupé zrobiło na nas kolosalne wrażenie. Dlatego też z nieskrywaną przyjemnością przetestowaliśmy Lexusa LC500h.

Auto, które do nas przyjechało, pokryto pięknym kolorem czerwonym Radiant RED. Kiedy spojrzymy pierwszy raz na tego Lexusa, aż trudno uwierzyć, że tak futurystyczne auto zostało dopuszczone do produkcji i sprzedaży. Masywny grill zgrabnie łączy się z przednimi światłami w technologii FullLED. W zderzaku kryją się wąskie paski lamp do jazdy dziennej. Uwagę przykuwa też opływowo zaprojektowana maska z dwoma przetłoczeniami.

Z boku zauważymy przede wszystkim ogromne koła z aluminiowymi felgami

Któż by nie znał takich marek, jak Koenigsegg czy Pagani? To właśnie koronne przykłady budowy wyjątkowych samochodów przez manufaktury. Nie dość, że cechują się one bardzo starannym

i skrupulatnym procesem budowy, to przede wszystkim produkowane są w niewielkich seriach. By stać się właścicielem Pagani czy Koenigsegga, trzeba też liczyć



EKOSAMURAJ



w rozmiarze 21 cali. Nisko opadająca linia dachu zgrabnie przebiega ku klapie bagażnika, gdzie zwieńczona zostaje delikatnym spojlerem. Za przednimi drzwiami znalazło się miejsce na wąskie wloty powietrza, które zapewniają odpowiednią wentylację hamulcom. Klamki chowają się w karoserii, dzięki czemu opory powietrza są niższe. Nie zapomniano oczywiście o małych napisach na nadprożach. W przypadku Lexusa LC500h wrażenie robią też niezwykle krótkie zwisy – z tyłu i przede wszystkim z przodu.

Powrót do przyszłości

Kolosalne wrażenie robi także tył samochodu. Mowa tutaj zarówno o masywnym zderzaku z prostokątnymi i chromowanymi końcówkami układu wydechowego, jak również o futurystycznych światłach, które perfekcyjnie łączą doskonałą widzialność auta w nocy z genialnym stylem 3D. Co ważne, cała karoseria Lexusa LC500h nie ma w sobie niepasującego elementu. Wszystko jest na swoim miejscu, a całość sprawia niezwykle wrażenie auta, które dotarło do nas z przyszłości. Za tym samochodem obejrzy się prawie każdy.

Nowoczesność jest doskonale widoczna również w kabinie Lexusa LC500h.

Przed oczami kierowcy znajdziemy



91

zestaw cyfrowych wskaźników z dominującym obrotomierzem, który jednym przyciskiem może zmienić miejsce i kompozycję całego zestawu. Oczywiście w zależności od wyboru trybu jazdy zmienia się także motyw. Szalenie ciekawie wyglądają także dwa przełączniki na szczycie całej deski, które odpowiadają za wybór trybu jazdy oraz sterowanie systemami bezpieczeństwa z kontrolą trakcji na czole. Na środku deski rozdzielczej

mamy duży wyświetlacz systemu multimedialnego, który połączony jest z wysłanym systemem audio Mark & Levinson. Niestety ten element (oczywiście poza salą koncertową Lexusa) znacząco odstaje od tego, co serwuje nam m.in. sylwetka. System jest dość leciwy i niewiele wskazuje na to, że japońscy konstruktorzy poradzą sobie z tą kwestią w najbliższej przyszłości. Szkoda, bo bardzo to psuje ogólny odbiór auta.

Kabina Lexusa LC500h, jak na sportowe auto, jest przestronna. Na przednich fotelach znajdziemy dość wygodną pozycję, jednak może przeszkadzać szybko opadająca linia dachu – wyższe osoby mogą odczuwać dyskomfort. Z tyłu spokojnie zmieszczą się dzieci, a w razie konieczności również dorośli. Nie zachęcamy jednak do odbywania dalekich podróży w drugim rzędzie siedzeń. Nie wiadzie czemu, konstruktorzy Lexusa poskąpili skrytek i schowków na drobniaki, co nie będzie pomagać w utrzymywaniu porządku. Nie to jest jednak najważniejsze.

Pod maską

Oferta silnikowa nowego Lexusa LC składa się z dwóch pozycji – hybrydowej i tradycyjnej. Do testu otrzymaliśmy ten pierwszy, ale i słabszy wariant. Pod maską testowanego Lexusa LC500h pracował 3,5-litrowy silnik V6, a do współpracy zaproszono elektryczną jednostkę napędową. W sumie mamy tutaj do dyspozycji 359 KM, które bardzo sprawnie napędzają sportowego Lexusa. Komu mało mocy,

może zdecydować się na tradycyjne V8 w wersji LC500. O tym aucie jednak w kolejnych wydaniach magazynu „Flota”.

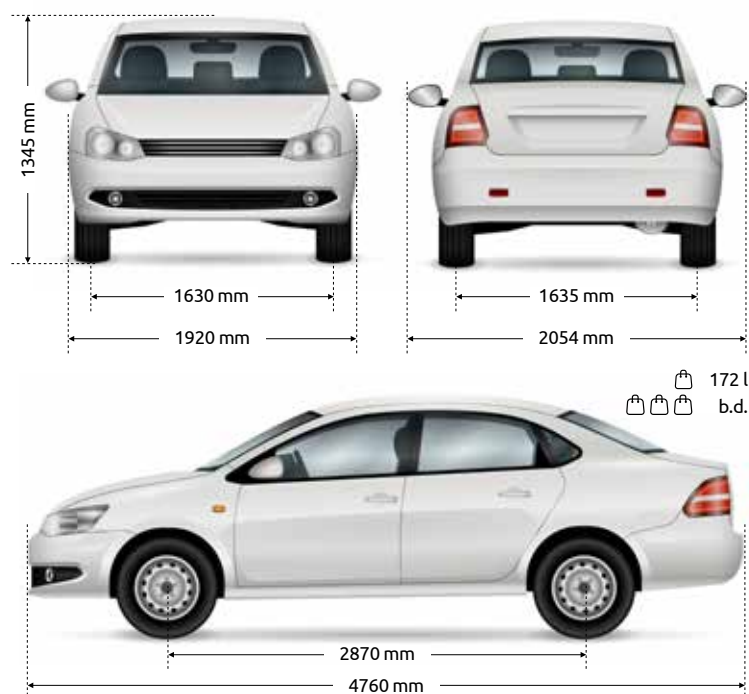
W przypadku tego auta za przeniesienie mocy na koła odpowiadają aż dwie skrzynie biegów. Jedna to tradycyjna czterostopniowa konstrukcja, a druga to skrzynia bezstopniowa. Stworzonych zostało 10 „wirtualnych” przełożeń, a całość mocy produkowanej przez zestaw napędowy trafia na tylną oś. Z jednej strony jest to bardzo ciekawe rozwiązanie – doskonale znane z innych sportowych aut. Jednak jeśli za kierownicą usiądzie mniej doświadczony kierowca, to potencjał Lexusa LC500h może wystraszyć. Zwłaszcza że przyspieszenie do 100 km/h trwa niecałych 5 s, a prędkość maksymalną ograniczono elektronicznie do 250 km/h.

Precyzja i przyjemność

Sama jazda nowym Lexusem LC500h to czysta przyjemność. Z jednej strony mamy wpływ na środowisko, lecz kiedy potrzebujemy pełnej mocy japońskiego coupé, to przemienia się ono w rasowego

tygrysa, który oprócz ogromnych pokładów mocy, może dać ogrom frajdy w zakrętach. Sportowy Lexus jest samochodem niezwykle precyzyjnie skonfigurowanym – zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę układ kierowniczy. Mogę nawet zaryzykować tezę, że mało które auto prowadzi się tak dobrze, jak LC500h. Równocześnie dzisiejszy bohater może być też doskonałym środkiem transportu na co dzień.

Należy jednak pamiętać, że frajda z jazdy i niesamowite wrażenia z samego prowadzenia auta będą swoje kosztować. Cennik nowego Lexusa LC zaczyna się od 537 000 zł, ale nie ma najmniejszego problemu, by przekroczyć 600 000, a nawet 700 000 zł. Komu jednak potrzebny jest ten samochód? Jak już wspominałem wcześniej, Lexus LX to auto, za którym obejrzy się każdy. Z daleka rzuca się w oczy, a kierowca dostaje do ręki prawdziwego drogowego potwora. Szkoda, że tylko niektóre marki pozwalają sobie na stworzenie takich motoryzacyjnych dzieł sztuki. Przynajmniej nie jest nudno.



WARTOŚCI REZYDUALNE /

MODEL	WARTOŚĆ POCZĄTKOWA	WARTOŚĆ REZYDUALNA
LC 500h Prestige cp2 3456 ccm 359 KM H	537 000 zł	57,8%

* Wartości rezydualne wg INFO-EKSPERT po 36 miesiącach i przebiegu 90 tys. km.

PARAMETRY TECHNICZNE MODELU TESTOWEGO /

Pojemność skokowa	3456 cm ³
Moc silnika	359 KM (264 kW) przy 6600 obr./min
Maksymalny moment obrotowy	348 Nm przy 1700 obr./min
Liczba cylindrów	6
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,0 s
Prędkość maksymalna	250 km/h

- L** Rata leasingu od: **5370 zł**
- K** Cena katalogowa modelu od: **537 000 zł**
- T** Cena egzemplarza testowego: **608 000 zł**
- W** Liczba jednostek napędowych w gamie: **2**
- CO2** Emisja CO₂ od: **145 g/km**

Średnie spalanie według producenta	Średnie spalanie w teście FLOTY
• cykl mieszany: 6,4 l/100 km	• cykl mieszany: 9,8 l/100 km
• trasa (na autostradzie): 5,9 l/100 km	• trasa (na autostradzie): 8,6 l/100 km
• miasto: 7,2 l/100 km	• miasto: 11 l/100 km

MERCEDES SPRINTER 316 CDI: WIELKI POWRÓT MISTRZA

Od dawien dawna samochody dostawcze kojarzone są z prostą konstrukcją i silnikiem oraz niezbyt rozwiniętymi udogodnieniami dla kierowcy.

Czasy się jednak zmieniają i teraz coraz częściej możemy spotkać busa w postaci nowoczesnego auta naszpikowanego najnowszymi technologiami. Tak jest właśnie w przypadku Mercedesa Sprintera, który w nowej odsłonie ma ogromne szanse powrócić na tron w swoim segmencie. To świetny przykład na auto dostawcze segmentu premium.

Środowiskiem naturalnym takich samochodów są zazwyczaj centra miast. To właśnie na pokładzie takiego auta dostarczane są mniejsze towary czy przesyłki, kiedy nie ma możliwości wysłania dużej ciężarówki. Na pierwszy rzut oka testowany egzemplarz wydaje się ogromnym autem – wszak długość nadwozia dochodzi do 7 m (oczywiście w zależności od wyboru wersji może być też krótsze auto). Jednak najnowszy Sprinter nie jest wyłącznie autem dostawczym. To również pojazd, z którym możemy... konwersować. Rąbka tajemnicy uchylają ogromne napisy umieszczone na bocznych ścianach „#HejMercedes”.

93

Rzut okiem na kalendarz

Zanim jednak przejdziemy do naszego bohatera, krótka kartka z kalendarza. Pierwsza generacja Mercedesa Sprintera zadebiutowała w 1995 r. Już wtedy auto



tekst

MAREK ADAMOWICZ
dziennikarz motoryzacyjny



stało się ogromnym przebojem i jego świetlana historia trwa do dzisiaj. Co ciekawe, następca pokazany dziesięć lat później miał wspólne geny z Volkswagenem Crafterem. Przy tworzeniu obecnie sprzedawanych samochodów każdy z niemieckich producentów znów poszedł swoją ścieżką.

Do testów otrzymaliśmy auto o prawie najdłuższej konfiguracji nadwozia i z podwyższonym dachem. Sam producent chwali się, że nowy Sprinter oferowany jest w ponad 1700 kombinacjach, co czyni go jednym z najbardziej wszechstronnych aut w segmencie. Mowa tutaj o blaszakach, plandekach, zabudowach specjalistycznych czy też wersjach z napędem na przednią, tylną lub obie osie, a także z różnymi możliwościami ładowności. Jest zatem w czym wybierać.

Chociaż cała sylwetka nie uległa znaczącej zmianie, to sporo nowych rozwiązań zaimplementowano w przednim pasie. Nadal mamy dużą przednią szybę i szeroki grill z wbudowanym stopniem, dzięki czemu mamy lepszy dostęp do przedniego okna. Testowanego Sprintera wyposażono w reflektory FullLED, które bardzo



dobrze oświetlają przestrzeń przed samochodem. Można mieć małe zastrzeżenia do zasięgu reflektorów – w pełni ledowe oświetlenie Volkswagena radzi sobie lepiej. Z boku nadal mamy ogromne przesuwane drzwi, a z tyłu parę skrzydłowych. Tutaj też

zauważymy przeprojektowane światła tylne. Prawdziwa rewolucja jest jednak w kabinie.

Nowoczesne samochody dostawcze, oprócz doskonałych możliwości przewozowych, muszą cechować się przyjaznym kierowcy wnętrzem. Mowa tutaj nie tylko



o dużej liczbie schowków, portów USB (pytanie tylko, dlaczego nie ma tutaj normalnego USB, tylko są najnowsze USB-C?) czy gniazdek 12 V, lecz również o najnowszych systemach multimedialnych. I taki właśnie znalazł się w testowanym Sprinterze. Ekran ma przekątną ponad 10 cali, a obsługa może odbywać się na dwa sposoby – poprzez dotykowy wyświetlacz lub wydawanie komend głosowych. Te ostatnie zaczynamy od wspomnianego wcześniej „Hej, Mercedes”. Wtedy też odzywa się miły kołbecy głos, który pyta m.in., w czym może pomóc? Oczywiście zasób komend, które działają, jest dość ubogi, lecz MBUX System Multimed potrafi podpowiedzieć nawet to... czy w danym dniu potrzebować będziemy okularów przeciwsłonecznych! System ten kosztuje ekstra ponad 5500 zł, warto jednak zdecydować się na ten dodatek.

Dla bezpieczeństwa

Nowy Sprinter wyposażony został także w szereg systemów wspomagających i nadzorujących bezpieczeństwo w czasie jazdy. Mowa tutaj m.in. o zestawie kamer cofania,



aktywnym asystencie bocznego wiatru, aktywnym tempomacie, nie wspominając już zarówno o aktywnym systemie utrzymywania samochodu w pasie czy układzie awaryjnego hamowania, jak i czujniku martwego pola. Lista wyposażenia jest naprawdę długa i wcale się na tym nie kończy.

Zmiany zaszły również pod maską. W przypadku testowanego egzemplarza pracował tam prawie najmocniejszy motor. Z ponad 2-litrowego silnika osiągnięto 163 KM i 360 Nm momentu obrotowego, co pozwala na bardzo sprawne napędzanie samochodu – nawet jeśli auto zostanie mocno zapakowane. W czasie jazdy „na pusto” nowy Sprinter 316 CDI zaskoczy niejedną osobówkę – aż szkoda, że nie mieliśmy okazji przetestować flagowej „trzysta dziewiętnastki” z 3-litrowym V6 CDI. Auto potrafi z kolei zadowalać się stosunkowo niewielkim apetytem na paliwo – średnia z całego testu wyniosła 8,2 l/100 km.

Prowadzenie nowego Sprintera składa się z dwóch elementów. Potrzeby poznania auta i czystej przyjemności. To pierwsze

przychodzi błyskawicznie. Wystarczy kilkanaście minut jazdy w miejskiej dżungli, by móc poznać gabaryty auta. Później jest już lekkie prowadzenie, bardzo dobra elastyczność i świetna zwrotność jak na tej wielkości dostawczaka. Widać, że konstruktorzy Mercedesa mocno skupili się na tym aspekcie.

Zbliżając się do podsumowania, nie można zapomnieć o kwestiach ceny. W tym wypadku cennik zaczyna się od 103 850 zł netto. Podstawowa konfiguracja auta prezentowanego na zdjęciach to wydatek 122 350 zł netto. Doposażenie do poziomu pokazywanego w niniejszym materiale winduje cenę do oszałamiających 180 000 zł netto. Trzeba pamiętać, że jest to samochód raczej demonstracyjny i w większości przypadków część wyposażenia dodatkowego będzie odrzucana. Jednak nowy Mercedes Sprinter jest samochodem, który zdecydowanie unowocześnił segment aut dostawczych. Po tygodniu spędzonym z tym autem mogę spokojnie postawić tezę, że jesteśmy świadkami powrotu mistrza. Nowego mistrza. 🏆



MERCEDES X250D: BEZ GWIAZDY NIE MA JAZDY

Kooperacje producentów są znane nie od dzisiaj i nic nie wskazuje na to, żeby w tym trendzie miało się coś zmienić. Świetnym przykładem na współpracę między markami jest Mercedes klasy X, który ma ogromne szanse zrewolucjonizować segment premium. Czy droższa wersja Nissana Navary zwojuje rynek?



tekst
MAREK ADAMOWICZ
dziennikarz motoryzacyjny

96

Jakim samochodem jest Nissan Navara, nie trzeba nikomu przypominać. Wiele razy słyszałem opinie, że jest to pick-up z krwi i kości. I dlatego Mercedes właśnie z Nissanem podjął współpracę w celu stworzenia takiego auta dla segmentu premium – w końcu Mercedes chce być najlepszy we wszystkich klasach. Lecz czy X250d jest na tyle idealne, żeby przejąć pałeczkę lidera w tej klasie? Wszak konkurencja ma się czym bronić.

Podobieństwa i różnice

Współpraca Mercedesu z Nissanem nie jest pierwszym takim momentem we współczesnej historii koncernu ze Stuttgartu. Wystarczy wspomnieć chociażby stworzenie małego auta dostawczego, jakim jest Citan (droższa wersja Renault Kangoo). Co ważne, w przypadku klasy X Niemcy nie starają się zbytnio ukrywać, że jest to Navara w droższym

garniturze. Oba auta mają ogrom wspólnych elementów, przez co są bardzo do siebie podobne.

Dobrze to widać w nadwoziu, gdzie względem Nissana dodano kilka elementów wyróżniających markę premium. Auto ma przede wszystkim masywniejszy zderzak oraz charakterystyczną dla Mercedesu osłonę chłodnicy. Na tej ostatniej zdecydowanie dominuje logo producenta. Grill rozdziela dwie stosunkowo wąskie lampy, które opcjonalnie mogą być wyposażone w oświetlenie FullLED. To ostatnie bardzo dobrze oświetla drogę podczas nocnej jazdy.

Przy projektowaniu pick-upów stylizacja nadwozia nie jest najważniejszym priorytetem, jednak i tutaj Mercedes dołożył swoje trzy grosze. Mamy zatem opcjonalne, 19-calowe felgi ze stopów lekkich, chromowane relingi i orurowanie paki oraz nadproża. Z tyłu z pewnością zauważymy wąskie lampy LED, dodatkową osłonę paki i chromowany zderzak. Całość wygląda zgrabnie i bardzo funkcjonalnie. Musimy przyznać, że projektanci Mercedesu włożyli dużo pracy, która przyniosła oczekiwane efekty. Mercedes klasy X wyróżnia się wyglądem na tle konkurencji.

Wewnątrz również znajdziemy wiele podobieństw do japońskiego pierwowzoru, jednak tutaj także Mercedes postanowił sporo namieszać. Przede wszystkim mamy lepsze materiały wykończeniowe. Deska rozdzielcza posiada kilka elementów nawiązujących do Nissana, lecz zegary, system multimedialny są Mercedesu. I, szczerze powiedziawszy, to bardzo dobre rozwiązanie, gdyż jeden i drugi element jest lepszy niż w Navarze – mam tutaj na myśli zwłaszcza multimedia. Szkoda, że nie udało się jeszcze bardziej zindywidualizować wnętrza – takie szczegóły, jak sterowanie elektryczną regulacją fotela czy drążek zmiany biegów są zapożyczone od japońskiego brata.

Możemy przyznać, że na co dzień będzie tutaj bardzo przyjemnie i przytulnie, niestety ustawienie tylnej kanapy nie daje zapomnieć, że jest to pick-up.

Jako że Mercedes X250d ma być samochodem praktycznym, to próżno



szukać ekstrawagancji w wykończeniu przestrzeni ładunkowej. Jedynymi frykasami są tutaj dodatkowa osłona, którą możemy zamknąć na klucz, a także opcjonalne orurowanie wykończone chromem – nie zapomniano nawet umieścić tam logotypu Mercedesa. Sama przestrzeń ładunkowa jest spora i ma wymiary 1581 × 1560 × 475 mm (długość, szerokość, wysokość). Mercedes klasy X może też pochwalić się całkiem sporą ładownością, która wynosi 1000 kg. Dodatkowo niemiecko-japoński pick-up może też holować przyczepę o masie 3500 kg. Czy w Mercedesie X250d znajdziemy więcej wspólnych cech z Nissanem Navarą?

Napęd

Takim koronnym przykładem niech będzie układ napędowy. W przypadku testowanego egzemplarza pod maską pracował silnik o pojemności 2.3 l i mocy 190 KM i 450 Nm momentu obrotowego. To konstrukcja pożyczona od Nissana, jednak w najbliższym czasie do

oferty trafi także rodzimy napęd. Obecnie Volkswagen Amarok jest jedynym przedstawicielem w segmencie, który oferuje swoim klientom silniki V6, jednak Mercedes właśnie finalizuje wprowadzanie do salonów wysokoprężnego motoru V6 o oznaczeniu 350d. Wróćmy jednak do dzisiejszego bohatera.

Za przeniesienie mocy na wszystkie koła odpowiada automatyczna skrzynia biegów o siedmiu przełożeniach. Jest to bardzo dobra konstrukcja do tego typu samochodu. Auto sprawnie przyspiesza, a dzięki zastosowaniu innego zawieszenia w tylnej osi (wielowahaczowa konstrukcja) prowadzi się dużo pewniej od japońskiego brata. Ta jednostka napędowa wykazuje się też dość ograniczonym apetytem na paliwo. W mieście możemy uzyskać wyniki na poziomie 9-10 l/100 km. W trasie spokojnie można zejść o litr mniej, lecz kiedy mocniej wciśniemy pedał gazu, komputer pokładowy pokaże nawet 13 l/100 km. Trzeba jednak pamiętać, że Mercedes klasy X nie jest autem autostradowym, dlatego też na pokładzie

znajdziemy takie „zabawki”, jak blokada tylnego mostu czy reduktor.

Jazda w terenie

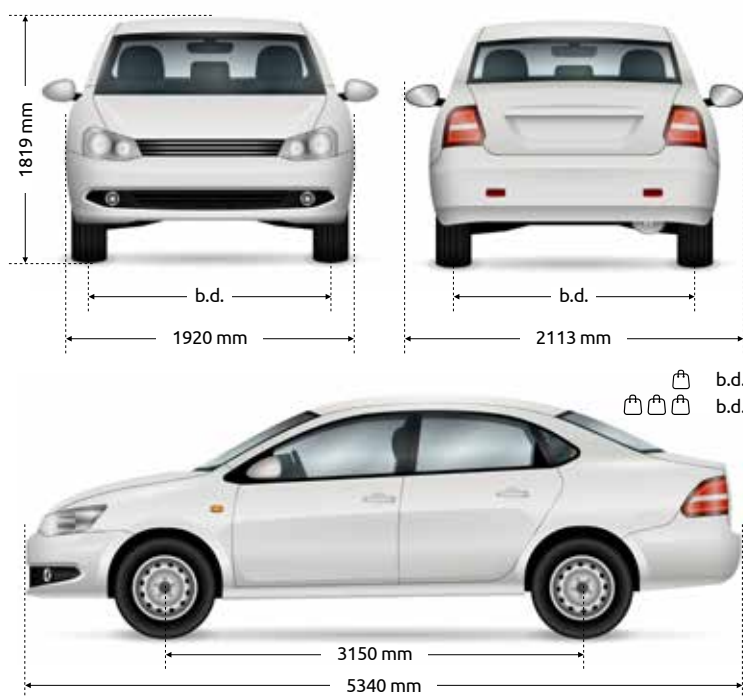
Auto dobrze radzi sobie w terenie i zdecydowanie nie boi się zjazdu z utwardzonych nawierzchni. Problemem może okazać się większa masa, jednak odpowiednie umiejętności kierowcy nie sprawią, że trzeba będzie wołać o pomoc w leśnej i błotnistej głuszy. Mercedes X250d może też pochwalić się bardzo dobrym układem kierowniczym – auto prowadzi się precyzyjnie i bardzo dobrze przekazuje informacje z przednich kół do kierowcy.

By stać się właścicielem nowego Mercedesa klasy X, trzeba liczyć się z wydatkiem ponad 180 000 zł brutto. Wybór auta prezentowanego na zdjęciach to wydatek ponad 210 000 zł brutto. Mercedes klasy X jest jednym z najdroższych aut w swojej klasie, jednak nie można powiedzieć, że płacimy wyłącznie za znaczek. Auto zdecydowanie się wyróżnia i mimo że ma mocne związki z Navarą, to zdecydowanie jest to samodzielna i bardzo ciekawa oferta.

DANE TECHNICZNE / MERCEDES X250D

Rok produkcji / 2018

97



WARTOŚCI REZYDUALNE /

MODEL	WARTOŚĆ POCZĄTKOWA	WARTOŚĆ * REZYDUALNA
X E6 3.3t X 250 d 4MATIC Progressive P-upd4/5 2298 ccm 190 KM O	179 580 zł	55,7%

* Wartości rezydualne wg INFO-EKSPERT po 36 miesiącach i przebiegu 90 tys. km.

PARAMETRY TECHNICZNE MODELU TESTOWEGO /

Pojemność skokowa	2298 cm ³
Moc silnika	190 KM (140 kW) przy 3750 obr./min
Maksymalny moment obrotowy	450 Nm przy 1500 obr./min
Liczba cylindrów	4
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,8 s
Prędkość maksymalna	176 km/h

- L** Rata leasingu od: **1810 zł**
- K** Cena katalogowa modelu od: **180 000 zł**
- Cena egzemplarza testowego: **270 000 zł**
- Liczba jednostek napędowych w gamie: **3**
- Emisja CO₂ od: **207 g/km**



Średnie spalanie według producenta

- cykl mieszany: **7,9 l/100 km**
- trasa (na autostradzie): **6,9 l/100 km**
- miasto: **9,6 l/100 km**

Średnie spalanie w teście FLOTY

- cykl mieszany: **8,6 l/100 km**
- trasa (na autostradzie): **7,4 l/100 km**
- miasto: **9,6 l/100 km**

KIEDY WYPOSAŻEN CZYLI CZY WARTO WYBI

Dziś, gdy wybieramy samochód, możemy przebierać w licznych ofertach. Producenci mają w swoich katalogach kilkanaście różnych modeli, które spełniają prawie każde życzenie klienta. Dodatkowo w przypadku konkretnego modelu można też wybierać między różnymi wersjami wyposażenia. Dlatego też na przykładzie dwóch Volkswagenów Golf Sportsvan pokazemy, czy warto skupiać się na wyższych i droższych ofertach konkretnego modelu.



tekst
MAREK ADAMOWICZ
dziennikarz motoryzacyjny



98

Dziś po stronie producentów stoi obowiązek przygotowania oferty, która zadowoli grupę docelową. Bardzo dobrym przykładem jest tutaj Volkswagen, który oprócz kilku wersji wyposażeniowych ma też szeroki wachlarz dodatkowych pakietów uatrakcyjnających ofertę. Przekonaliśmy się o tym, testując przez kilka dni dwa egzemplarze odświeżonego Volkswagena Golfa Sportsvan.

Na początek: historia

Historia tego modelu zaczyna się podczas Salonu Samochodowego we Frankfurcie pod koniec 2013 r. Wtedy też motoryzacyjny świat ujrzał pierwszą generację tego kompaktowego minivana. Auto obecnie produkowane jest w Wolfsburgu, a jego konstrukcja opiera się na płycie podłogowej Golfa. Od kompaktu Sportsvan jest dłuższy, szerszy, wyższy i ma minimalnie większy rozstaw osi. Jego przodkiem był Volkswagen Golf+, który również pełnił funkcję kompaktowego minivana – opartego na Golfie numer 5. Pod koniec 2017 r. koncern z Wolfsburga pokazał auto poddane kuracji odświeżającej. I właśnie z takim pojazdem spotkaliśmy się kilka tygodni temu.

Do testów otrzymaliśmy samochody w dwóch wersjach wyposażeniowych

z różnymi jednostkami napędowymi. Niniejszy materiał nie będzie stricte testem porównawczym, gdyż obydwa auta dość znacząco różnią się od siebie. Bryła nadwozia pozostała niezmieniona po faceliftingu. Nadal jest to kompaktowy minivan z dość prostymi liniami. Podczas odświeżania auta

zmienione zostały zderzaki z przodu i z tyłu, przednie lampy (opcjonalne oświetlenie FullLED zastąpiło reflektory ksenonowe), dołożono nowe kolory do palety barw oraz wyposażenie w zakresie komfortu i bezpieczeństwa. O ile Volkswagen z reguły tylko kosmetycznie poprawia swoje samochody,



IE MA ZNACZENIE, ERAĆ DROŻSZE WERSJE?



o tyle w przypadku Golfa Sportsvan nie będzie najmniejszych problemów, by rozpoznać auto przed i po liftingu.

Podobnie jest w przypadku wnętrza. Tutaj możemy zauważyć nową kierownicę, a także wyświetlacz komputera pokładowego między zegarami (sam wzór i kształt tarcz pozostał bez zmian – niestety próżno szukać tutaj wirtualnych zegarów, które są możliwe do zamówienia w klasycznym Golfie). Z kolei na środku konsoli w bogatszych wersjach znalazł się system multimedialny z nowym ekranem dotykowym. Producent chwali się, że zmieniono również wzory tapicerek oraz poprawiono materiały wykończeniowe.

Pod maską

W przypadku jednostek napędowych do wyboru mamy pięć silników – cztery benzynowe (1.0 TSI 85 KM, 1.0 TSI 115 KM, 1.5 TSI 130 KM i 1.5 TSI 150 KM) i jeden wysokoprężny (1.6 TDI 115 KM). Za przeniesienie mocy na przednie koła odpowiadać może 5- lub 6-stopniowa skrzynia manualna oraz 7-stopniowe DSG – oczywiście w zależności od wybranej wersji silnikowej. My do testów otrzymaliśmy auta wyposażone w silniki 1.0 TSI 115 KM z manualną przekładnią



i pakietem wyposażenia Trendline (srebrne auto) oraz 1.5 TSI 150 KM z DSG (wiśniowe auto) w wersji Highline.

Różnice pomiędzy pojazdami można zauważyć gołym okiem już na zewnątrz. Chromowane wstawki na grillu i wokół okien czy też większe aluminiowe

felgi od razu zdradzają, że stoi przed nami Golf w wysokiej wersji wyposażeniowej. Oczywiście samochody, które trafiają do parków prasowych, są dodatkowo doposażone, tak też jest i tutaj – wystarczy wspomnieć chociażby o aluminiowych felgach czy oświetleniu FullLED z przodu. Również w środku

Model	Wartość początkowa	Wartość rezydualna *
VOLKSWAGEN Golf Sportsvan BMT 1.5 TSI MR`18 Comfort-line m.van5 1498 ccm 131 KM B	85 200 zł	54,1%

* Wartości rezydualne wg INFO-EKSPERT po 36 miesiącach i przebiegu 90 tys. km.

zmiany są widoczne, bowiem w droższym Golfie mamy m.in. lepszą tapicerkę. Jednak największe różnice zauważymy w cennikach.

Kiedy wybierzemy samochody z tymi samymi jednostkami napędowymi w skrajnie różnych wersjach wyposażeniowych, różnica w cenie sięga na początku ponad 11 000 zł. Golf Sportvan 1.0 TSI 115 KM Trendline wyceniony jest obecnie na 80 990 zł, a Highline na 92 190 zł. Co ciekawe, możliwość konfrontacji tak samo skonfigurowanych aut jest praktycznie niemożliwa – równoczesne występowanie wersji Trendline i Highline dzieje się tylko w dwóch przypadkach.

W standardzie

W standardzie Trendline znajdziemy m.in. kierownicę obszytą skórą, manualną klimatyzację, monochromatyczny wyświetlacz komputera pokładowego, system Front Assist, stalowe felgi w rozmiarze 15 cali (w testowanym egzemplarzu były opcjonalne aluminiowe felgi 16-calowe) oraz kilka systemów bezpieczeństwa. Highline z kolei ma w standardowym wyposażeniu m.in. wielofunkcyjną kierownicę, Front Assist sprzężony z aktywnym tempomatem, aluminiowe felgi w rozmiarze 16 cali i jeszcze więcej systemów bezpieczeństwa. Takie różnice są już w przypadku standardowego wyposażenia. Kiedy zgłębimy się w opcjonalne elementy, okaże się, że zmian jest jeszcze więcej. Dodatkowo pojawiają się punkty, które możemy zamówić do najdroższej odmiany, a które nie są dostępne w podstawowej – mowa tutaj np. o panoramicznym szklanym dachu czy zawieszeniu adaptacyjnym DCC.

Jak wspominaliśmy na początku, Volkswagen oferuje również bardzo ciekawe



i atrakcyjne cenowo pakiety wyposażeniowe. Decydując się na którykolwiek z nich, może się okazać, że dokładając stosunkowo niewielką kwotę, dostaniemy wyposażenie warte nawet kilkanaście tysięcy złotych. Promocje takie dotyczą zarówno podstawowych wersji Trendline, jak również najbogatszych Highline.

I tak na przykład do Trendline oferowany jest pakiet Business, który doposaża samochód w system Park Pilot (czujniki parkowania z przodu i z tyłu), system radiowy Composition Media, alarm i czujniki deszczu i zmierzchu. Pakiet ten wyceniony został na 1390 zł, a w przypadku dokładania każdego wyposażenia pojedynczo klient musiałby doliczyć jeszcze 2270 zł. Również w przypadku wersji Highline oferowane są ciekawe pakiety. Za 3000 zł doposażymy auto w reflektory FullLED, funkcję obsługi głosowej i przednią szybę podgrzewaną bezprzewodowo i odbijającą promienie słoneczne.

Wszystko dla klienta

Niniejszy materiał doskonale pokazuje, jak bardzo producenci starają się teraz dbać o klientów. Oczywiście zakup nowego samochodu nie kończy się na podpisaniu umowy, klient nie może być bowiem zostawiany później na pastwę losu. Oprócz standardowej gwarancji oferowane są więc dodatkowe pakiety serwisowe oraz przedłużające zabezpieczenia producenta. Zapewniają one lepszą opiekę od strony serwisowej, dzięki czemu klient dłużej może cieszyć się wymarzonym autem.

Na koniec jeszcze krótkie podsumowanie testowanych samochodów. Różnice w wersjach wyposażeniowych widoczne są gołym okiem. Jednak obydwa auta cechują się m.in. dużą ilością miejsca w kabinie, całkiem sensowną liczbą schowków, które pozwalają utrzymać porządek wewnątrz, a przede wszystkim bardzo dobrymi właściwościami jezdny. Oczywiście nie ma co porównywać kwestii przyspieszenia czy elastyczności, bo różnice są ogromne, ale zarówno 1.0 TSI 115 KM, jak i 1.5 TSI 150 KM może dać bardzo dużo frajdy z jazdy.

Mnogość oferty, wersji wyposażeniowych, dodatkowych pakietów czy jednostek napędowych może początkowo przerażać. Jednak z drugiej strony to jest ogromny atut dla klienta, który może w prawie dowolny sposób skonfigurować swój wymarzony pojazd, mając przy tym możliwość zaoszczędzenia kilkuset, a czasem kilku tysięcy złotych na dodatkowym wyposażeniu. Czy warto decydować się na zakup auta z podstawowym pakietem? Zdecydowanie nie, gdyż obecnie są takie możliwości doposażenia auta, że za przysłowiowych „kilka złotych” można mieć dobrane skompletowany samochód.



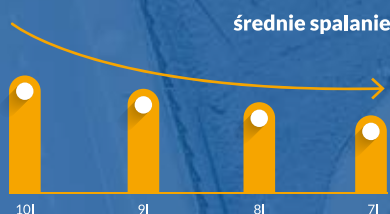


Bezpieczeństwo jazdy i optymalizacja kosztów



GRYWALIZACJA

System motywacyjny z rankingiem kierowców



Punktowa ocena wskazuje najlepszych kierowców. Porady, wskazówki dla kierowców tworzone są w oparciu o bieżącą analizę jazdy.

23%

*mniejsze koszty
spalania i serwisu*



STYL JAZDY

Zmiana stylu jazdy kierowców w ciągu 4 miesięcy



*ocena stylu jazdy w skali 1-6, gdzie 6 jest najwyższą oceną i oznacza 100% ekonomicznej jazdy

41%

spadek wypadkowości



BEZPIECZEŃSTWO

- mniej wypadków
- mniejsza szkodowość
- mniej kolizji z winy pracownika

39%

*mniej kolizji
z winy pracownika*



MATERIAŁ
MARKETINGOWY



PZU Wsparcie Prawne za Granicą

Prowadzisz firmę transportową? Pamiętaj, że w razie wypadku za granicą Twój kierowca może liczyć na natychmiastową pomoc prawną. **Wystarczy, że kierowca zadzwoni pod numer pomocy telefonicznej PZU Wsparcie Prawne za Granicą.** Usługa dostępna dla flot na terenie całej Europy.

Dowiedz się więcej na pzu.pl

801 102 102 pzu.pl
Opłata zgodna z taryfą operatora

