

Rynek nowych aut będzie się zmieniał



MATERIAŁY PRASOWE

Długość nowej generacji Astry wynosi 4,37 metrów, czyli o prawie 5 centymetrów mniej od obecnej generacji

Sytuacja na samochodowym rynku jest nietypowa – sprzedaż aut dla firm rośnie, a dla nabywców indywidualnych spada. Zdaniem specjalistów musi to doprowadzić do zmian w ofercie dealerów. Nabiorą znaczenia nowe formy finansowania, a także handel samochodami używanymi.

Zdaniem Marka Koniecznego, prezesa Związku Dealerów Samochodów, czeka nas rewolucja w finansowaniu zakupu samochodów. – Coraz częściej pojawiają się oferty finansowania z wysokim wykupem, a więc tzw. kredyty balonowe czy leasing konsumencki. Do tej pory te formy działały głównie w segmencie samochodów premium, oferowały takie programy np. BMW, Mercedes czy Audi. Grupa Volkswagena zdecydowała się na wyjście z tymi programami także do niższych segmentów. Ostatnio mocno promuje się ofertę sprzedaży Volkswagena Passata. Teraz podobne programy zaczynają być realizowane w Skodzie, pojawiają się w Oplu – mówi Marek Konieczny i dodaje, że choć to rozwiązanie może pozwolić na ożywienie rynku dla klienta indywidualnego, to wymaga czasu. Przede wszystkim na przełamanie bariery w mentalności – Polacy chcą być właścicielami aut. Konieczny uważa jednak, że to może się szybko zmienić, podobnie jak miało to miejsce w Czechach i na Słowacji, gdzie tego typu program jest realizowany

przez Skodę. – Czesi mieli mocne obawy, czy społeczeństwo przyjmie taki produkt. Okazał się on jednak strzałem w dziesiątkę i rozwija się bardzo dobrze. Upowszechnienie tego typu programów w przypadku samochodów popularnych, np. w Skodzie, Oplu, Toyocie czy markach francuskich, może w dużym stopniu ożywić rynek aut dla nabywców indywidualnych – mówi Marek Konieczny.

Krótszy okres użytkowania nowych samochodów i szybsza wymiana zwiększa liczbę aut używanych dostępnych na rynku. – To jest segment, który musi u nas rosnąć. Obecnie wskaźnik sprzedaży aut używanych do nowych jest czterokrotnie mniejszy niż w rozwiniętych gospodarkach zachodnich czy w Ameryce. Zatem to również jeden z obszarów, któremu będziemy poświęcać dużo uwagi. Popyt na używane samochody jest i będzie, a takie rozwiniecie oferty dodatkowo buduje lojalność klientów – mówi Adam Pietkiewicz, prezes Holdingu 1, do którego należy Grupa PGD.

Obaj eksperci uważają, że obecna proporcja sprzedaży niedługo się odwróci. Rynek aut dla firm nieco się nasyci, a oczekiwanie na zmiany przepisów dotyczących odliczania VAT spowoduje, że w przyszłym roku popyt na samochody dla firm się zmniejszy. Z kolei poprawa sytuacji gospodarczej społeczeństwa pozwoli większej liczbie ludzi na kupowanie nowych aut.



MATERIAŁY PRASOWE

Pod maską nowej Astry mają być montowane jednostki napędowe z całkowicie nowej gamy silników

ASTRA JEDENASTA

Opel pokazał oficjalnie nową, 11. już generację Astry, która ma być produkowana w Gliwicach. Samochód ma być lżejszy, oszczędniejszy i zwrotniejszy, a przy tym jeszcze bardziej komfortowy od obecnego.

– Nasi inżynierowie rozpoczęli pracę nad modelem od tak zwanej czystej kartki. Nowa Astra jest nawet o 200 kilogramów lżejsza od poprzedniczki, co wyraźnie widać w jej sportowej sylwetce. Mimo mniejszych wymiarów zewnętrznych znacznie poprawiły się przestronność i komfort wnętrza. Pod maską Astry będą montowane wyłącznie silniki najnowszej generacji. Liczne technologie i systemy z wyższych segmentów wspomogą kierowcę oraz zwiększą komfort i bezpieczeństwo osób podróżujących tym autem. Natomiast osobisty asystent łączności i usług Opel OnStar, ultranowoczesne interfejsy umożliwiające integrację telefonu z samochodem oraz nowe i przełomowe matrycowe reflektory LED IntelliLux czynią z niej prawdziwego pioniera na rynku – powiedział dr Karl-Thomas Neumann, dyrektor generalny Grupy Opel.

Auto ma nowe wymiary, a przez to nieco inny, bardziej zwarty i sportowy charakter. Długość nowej generacji Astry wynosi 4,37 metrów, czyli o prawie 5 centymetrów mniej od obecnej generacji. Wysokość 1,46 metrów to mniej o 2,6 centymetrów. Zmienione wymiary mają oczywiście wpływ na własności aerodynamiczne i sprawność, z jaką nowa Astra pokonuje

opór powietrza – współczynnik oporu aerodynamicznego wynosi niespełna 0,30.

Pod maską nowej generacji Astry mają być montowane jednostki napędowe z całkowicie nowej gamy, rozwijające moc od 95 do 200 KM. Będą to silniki wysokoprężne i benzynowe o pojemności nieprzekraczającej 1,6 litra.

Samochód ma debiutować podczas salonu samochodowego we Frankfurcie.

CITROEN TRACI PNEUMATYCZNE ZAWIESZENIE

Według nieoficjalnych informacji w nowej generacji limuzyny C5 Citroen ma zrezygnować z hydropneumatycznego zawieszenia, które przez dekady było jego dumą i znakiem rozpoznawczym. Obecnie stosowane są dwa rozwiązania – hydropneumatyczne i mechaniczne. Układ Hydractive III+ steruje prześwitem w czasie rzeczywistym, aby pozostał on niezmienny niezależnie od obciążenia samochodu. Zawieszenie dostosowuje poziom sztywności i amortyzacji do prędkości jazdy i stanu nawierzchni. Automatyczne zmniejszenie prześwitu przy dużej prędkości poprawia aerodynamikę auta. Zmienny prześwit pomaga również przy załadunku dzięki możliwości zmniejszenia lub zwiększenia wysokości progu bagażnika. Rozwiązanie to jest jednak znacznie droższe od mechanicznego i coraz mniej popularne – w ubiegłym roku sprzedaż spadła do 10 tys. sztuk.

PIOTR MYSZOR



MATERIAŁY PRASOWE

Astra ma być produkowana w Gliwicach



MATERIAŁY PRASOWE

W nowej generacji limuzyny C5 Citroen ma zrezygnować z hydropneumatycznego zawieszenia