



AFTERMARKET

WYBIERZ CZĘŚCI SACHS DLA TWOJEGO POJAZDU

Postaw na jakość OE: Sprzęgła i amortyzatory marki SACHS są produkowane z wykorzystaniem najwyższej jakości materiałów i najlepszej dostępnej technologii, dlatego producenci pojazdów tak chętnie wybierają je na pierwszy montaż.

Eksperti w zakresie amortyzatorów i sprzęgieł.
Więcej na: aftermarket.zf.com/pl/sachs



Najszersza oferta sprzęgieł dla pojazdów osobowych i użytkowych
Ponad 170 milionów sprzedanych sprzęgieł na całym świecie
Spełniają rygorystyczne standardy OE



Numer jeden pod względem zapotrzebowania na rynku motoryzacyjnym w Europie.
Montowany w ponad 10 milionach samochodów osobowych każdego roku.
Najnowocześniejsza konstrukcja i najwyższe standardy OE.



Funkcja ciągłej kontroli tłumienia (CDC) w czasie rzeczywistym
Trwałość, niezawodność i bezpieczeństwo
Amortyzatory SACHS są dostępne dla pojazdów osobowych i ciężarowych.




SACHS

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
autonaprawa@technotransfer.pl
Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Jan Wajdzik
j.wajdzik@technotransfer.pl

Redaktor prowadzący:

Marcin Bieńkowski
m.bienkowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzaczanowicz
b.krzaczanowicz@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwart, Zenon Majkut,
Bogusław Raatz, Leszek A. Stricker,
Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
Scion, Nissens



Dopłaty

Na rynku „elektryków” w Polsce możemy spodziewać się niezłego tąpnięcia. Dlaczego? Otóż, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na swojej stronie internetowej podał informację o czasowym wstrzymaniu naboru wniosków uprawniających do otrzymania dopłat do leasingu samochodów elektrycznych w ramach rządowego programu „Mój elektryk”. Dopłaty wstrzymano z dniem 1 września 2024 r. i mają być one zawieszone, przynajmniej wg oficjalnego komunikatu, do 31 grudnia 2024 r. Jako przyczynę zaistniałej sytuacji podano, że przewidziana na dopłaty alokacja środków w programie „Mój elektryk” wysokości 660 mln zł została wyczerpana. Tyle, jeśli chodzi o oficjalne informacje.

Dla nikogo nie jest chyba tajemnicą, że głównym nabywcą nowych samochodów w Polsce są firmy. O ogromie tego rynku świadczą liczby. 70% nowych aut, zarówno spalinyowych, hybrydowych, jak i elektrycznych, trafia do biznesu. Z kolei wśród nabywców firmowych 68% zakupu nowych samochodów dokonują firmy leasingowe oraz zarządzające flotami firmy CFM (Car Fleet Management), kojarzone głównie z długo- lub krótkoterminowym najmem pojazdów.

Odciecie dotacji na zakup pojazdu elektrycznego oznacza wyższe koszty dla klientów firm leasingowych i przedsiębiorstw zarządzających flotami, a ci ostatni przerzucą je, oczywiście, na klientów, co przełoży się na znaczący wzrost miesięcznej raty za auto i zwiększy łączny koszt jego użytkowania. Jak policzono, w wypadku Tesli Y RWD, będzie to o około 800 zł miesięcznie więcej. Analitycy rynku motoryzacyjnego przewidują negatywne skutki dla rynku samochodów zeroemisyjnych, czego efekty, jak twierdzi Michał Knitter, współzałożyciel platformy OTOMOTO Lease, zobaczymy w statystykach rejestracji za ok. dwa miesiące.

Kolejny, niezależny od dotacji problem to fakt, że opłacalność użytkowania „elektryków” w leasingu i długoterminowym wynajmie od dłuższego czasu drastycznie spada, co spowodowane jest polityką cenową i rabatową koncernów motoryzacyjnych, praktyczną niemożliwością odsprzedaży używanego pojazdu elektrycznego i dużym spadkiem ich wartości rezydualnej. Jeszcze w marcu 2022 r. przeciętny koszt użytkowania „elektryka”, mierzony ratą wynajmu, był nieznacznie niższy od kosztu użytkowania porównywalnego samochodu z napędem tradycyjnym. Teraz sytuacja się odwróciła.

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej informuje, że nowy nabór wniosków w 2025 roku obejmie też transakcje zawarte w 2024 r., czyli ma istnieć możliwość wstecznego ubiegania się o dotacje. W przypadku wynajmu długoterminowego, gdzie dopłaty pozyskuje firma wynajmująca, oznacza to duże ryzyko. Dlatego raty za auta elektryczne będą obliczane i prezentowane klientom przy założeniu, że dotacji nie ma...

Jak widać, kupno „elektryka” w formie leasingu lub wynajmu długoterminowego będzie dla przedsiębiorców całkowicie nieopłacalne. W Polsce sprzedaż pojazdów elektrycznych to zaledwie 3,08%. Jeśli zabierzemy z tego 70%, to indywidualni użytkownicy „elektryków”, dla których nota bene dotacji nie wstrzymano, będą w stanie zakupić co najwyżej 1% nowych pojazdów. To nawet nie jest już szorowanie po dnie, ale apokalipsa dla producentów pojazdów elektrycznych.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski

SPRAWDZONE TECHNOLOGIE