



WIELKA LOTERIA MILWAUKEE®

NAGRODA GŁÓWNA FORD TRANSIT Z SYSTEMEM PACKOUT™



**U WYBRANYCH
AUTORYZOWANYCH
DYSTRYBUTORÓW**

**240 NAGRÓD
TYGODNIOWYCH**

**30 NAGRÓD
MIESIĘCZNYCH**



WARTOŚĆ NAGRÓD PONAD

500 000 zł

W dniach 11.09-30.11.2023 kup u Autoryzowanego Dystrybutora dowolny produkt/y MILWAUKEE® o min. wartości 2 500 zł brutto. W terminie 11.09-01.12.2023 zgłoś się do loterii. Szczegóły loterii i regulamin na www.wielkaloteriamilwaukee.pl. W loterii mogą uczestniczyć osoby fizyczne, które ukończyły 18 lat, osoby fizyczne wykonujące działalność gospodarczą oraz osoby prawne. Organizatorem loterii jest PMICombera Sp z o.o. z siedzibą przy ul. Wiertniczej 39A, 02-952 Warszawa.

Auto*naprawa*

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 Krzczanowicz
b.krczcanowicz@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, 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:
BMW, blog.wolflubes.com



Przetasowania

Niemiecka motoryzacyjna lokomotywa dostaje powoli zadyszki – tak jednym zdaniem można podsumować to, co się ostatnimi czasy zaczyna dzieć za naszą zachodnią granicą. Jeszcze do niedawna wydawało się, że pozycja niemieckich firm produkujących samochody jest nie do podważenia. W zeszłym roku mury ich fabryk opuściło 3,67 ml pojazdów, a w pierwszym półroczu 2023 roku sam tylko Volkswagen zanotował wzrost sprzedaży na poziomie 18% do, bagatela, 156 mld euro! – ale to tylko pozory.

Gospodarka naszego zachodniego sąsiada zaczyna wchodzić w recesję i skurczy się w tym roku, w zależności od szacunków, o ok. 0,6-0,8%. Co gorsza, produkcja przemysłowa zaczęła zauważalnie spadać, bo aż o 1,9%, a nastroje w niemieckich firmach uległy istotnemu pogorszeniu – indeks PMI spadł do poziomu 38,8%, a warto tu przypomnieć, że dla tego wskaźnika 50% wyznacza granicę pomiędzy wzrostem a recesją. To najniższy poziom od czasu pandemii.

Pierwszym sygnałem świadczącym o nadchodzących, poważnych kłopotach dla niemieckiej branży automotive było ogłoszenie w lipcu upadłości przez jednego z większych wytwórców części do produkcji motoryzacyjnej, firmy Kamei GmbH & Co. z Wolfsburga. Prawdziwym trzęsieniem ziemi była jednak decyzja o zamknięciu fabryki Volkswagena w Dreźnie, w której to powstają elektryczne hatchbacki ID.3. Głównym tego powodem mają być cięcia kosztów, do których zmuszony jest obecnie ten producent. Zresztą, z tych samych powodów znika po 70 latach obecności na rynku marka Seat, również należąca do grupy Volkswagena – tutaj znikają nie tyle samochody, a jedynie sam hiszpański logotyp, a marka Seat będzie powoli wygaszana.

Zresztą Volkswagen to firma, w której jak w soczewce skupiają się problemy niemieckiej branży automotive, a są to przede wszystkim problemy z zieloną transformacją i przejściem na napęd elektryczny czy brak doświadczenia w produkcji oprogramowania niezbędnego do zaoferowania klientom poszukiwanych przez nich funkcjonalności. Do tego dochodzą kłopoty związane z własnymi rozwiązaniami sztucznej inteligencji czy pojazdami autonomicznymi. Najważniejszym jednak problemem jest bardzo silna konkurencja ze strony Chin.

Jeśli chodzi o pojazdy elektryczne, to niemieccy przedsiębiorcy w ogóle sobie z tym nie radzą, i nie chodzi tu o techniczne aspekty „elektryków” zza Odry, ale o model dystrybucji i ich wygórowane ceny. Na tym polu ustępują o lata świetlne Tesli czy chińskim producentom. W ubiegłym roku Chiny po raz pierwszy wyeksportowały więcej samochodów niż Niemcy – odpowiednio 3 mln i 2,6 mln pojazdów! Co gorsza, sprzedaż niemieckich pojazdów elektrycznych to jedynie 30% zakładanego wolumenu, a w wypadku wspomnianego Volkswagena jego udział na rynku chińskim wynosi... niecałe 2%, podczas gdy wcześniej był tam liderem w sprzedaży tradycyjnych samochodów.

Ekonomiści szacują, że w dłuższej perspektywie niemieckiej branży motoryzacyjnej grozi katastrofa. Ilość samochodów opuszczających fabryki jest na poziomie produkcji z... lat 70. ubiegłego wieku, a niemieckie koncerny przepały swoją szansę i przypuszczalnie podzielił los Nokii czy Kodaka, które to firmy nie potrafiły się odnaleźć w zmieniającej się sytuacji rynkowej i nie zreformowały na czas swoich produktów zgodnie z oczekiwaniami klientów.

Patrząc na tę, niezbyt wesołą, sytuację niemieckiego przemysłu motoryzacyjnego, zastanówmy się, co to dla nas oznacza. Po pierwsze, podobnie jak i kierowcy z pozostały krajów Unii Europejskiej za kilka lat będziemy jeździć przede wszystkim samochodami takich chińskich marek, jak np. BYD czy Cherry, a ze względu na obniżanie kosztów spadnie jakość i renoma niemieckich samochodów. Ich miejsce zajmą z pewnością Tesla i auta Stellantis. Pozostaje mieć nadzieję, że te przetasowania wyjdą nam, kierowcom, na dobre.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski