

Nagrody dla Nissana w konkursie *What Van? Awards 2024*



Nissan Townstar odniósł podwójny sukces w konkursie *What Van? Awards 2024* w Wielkiej Brytanii. Townstar został uznany za kompaktowego vana roku, natomiast jego wersja elektryczna otrzymała nagrodę *Electric Van of the Year* – elektrycznego vana roku.

Townstar od momentu wprowadzenia na rynek cieszy się powodzeniem. Pojazd jest dostępny w wersji z napędem benzynowym lub elektrycznym i został zaprojektowany z myślą o działalności biznesowej. Model

wprowadził do segmentu kompaktowych vanów pakiet ponad 20 technologii i jest wyposażony w szeroką gamę systemów bezpieczeństwa oraz zaawansowanych funkcji wsparcia kierowcy, takich jak inteligentne hamowanie awaryjne, asystent parkowania, inteligentny tempomat i system kamer 360°, co stawia go w czołówce swojej kategorii.

W kategorii *Electric Van of the Year* Townstar rywalizował z wieloma modelami innych producentów. W obliczu zaostrożonych norm emisji, ograniczeń w dostępie do obszarów

mięskich oraz stale rosnącego zapotrzebowania na obsługę tak zwanych dostaw ostatniego kilometra – duże i małe firmy muszą szukać skutecznych i zrównoważonych rozwiązań, by utrzymać konkurencyjność i optymalizować swoje działania. Townstar dobrze się do tego nadaje.

Townstar Van oferuje dużą przestrzeń ładunkową o pojemności 3,3 m³ (L1) lub 4,3 m³ (L2), z ładownością do 777 kg.

Na wszystkie lekkie samochody użytkowe marki Nissan udzielana jest ogólnoeuropejska gwarancja na okres 5 lat lub do 160 000 km przebiegu oraz 5-letni okres wsparcia w zakresie pomocy drogowej. Dodatkowo gwarancja na pojemność akumulatora w przypadku wersji elektrycznej pojazdu udzielana jest na okres 8 lat lub do przebiegu 160 000 km.

Bezemisyjna wersja Townstar jest wyposażona w naj-

nowocześniejszy elektryczny układ napędowy, wykorzystujący inteligentny system zarządzania energią i technologię chłodzenia akumulatora. Ten zaawansowany system zapewnia najlepszy w swojej klasie zasięg bezemisyjny, wynoszący 301 km w cyklu mieszanym WLTP (lub do 438 km w cyklu miejskim), co czyni ten model jednym z najwydajniejszych i najbardziej wszechstronnych samochodów użytkowych na rynku.

Akumulator elektrycznego Townstara ma pojemność 44 kWh i może być doładowywany przy użyciu ładowarek prądu zmiennego AC (do 22 kW) lub szybkich ładowarek prądu stałego DC poprzez złącze CCS z mocą do 80 kW. W pierwszym przypadku ładowanie do 100% pojemności trwa nieco ponad 2 godziny, a druga opcja pozwala doładować akumulator od 15% do 80% pojemności w zaledwie 37 minut.

Oleje Orlen Oil w nowej szacie graficznej



Orlen Oil wdraża nową koncepcję biznesową dotyczącą swojego portfolio produktowego: od stycznia 2024 r. oleje i smary polskiej marki, dostępne dotychczas jako Platinum Orlen Oi i Lotos Oil, pojawiają się na rynku krajowym i wszystkich rynkach zagranicznych pod jedną marką Orlen Oil, a etykietom produktowym nadany zostanie ponadczasowy i czytelny design.

Zmiana wyglądu etykiet na opakowaniach produktów to przykład ewolucji, jaką przechodzi firma od momentu zakończenia procesu połączenia spółek olejowych. Model architektury marek, bazujący na marce głównej dla wszystkich produktów z portfela oraz ograniczonej liczbie submarek, jest powszechnie stosowany przez wszystkich wiodących producentów środków smarowych na świecie.

Nowoczesne etykiety produktów Orlen Oil mają odświeżony design, który wprowadza większą czytelność. Składają się na to odpowiednio umieszczone informacje, dzięki któ-

rym klient może łatwo zidentyfikować produkt i dobrać go do swoich potrzeb. Na froncie etykiety będzie znajdować się informacja o lepkości produktu oraz klasa jakości. Ułatwi to dobór m.in. oleju silnikowego do konkretnego pojazdu. Dzięki zastosowaniu piktogramów odróżnienie przeznaczenia produktów będzie dużo łatwiejsze, a różnorodność w kolorystyce poprawi nie tylko wygląd opakowań, ale przede wszystkim ich czytelność. Przypisanie konkretnych barw kategoriom produktów pozwoli na ich łatwiejszą identyfikację przez Klientów. Przykładowo, kolor czarny użyty

został do olejów silnikowych stosowanych w nowoczesnych samochodach osobowych, które są wyposażone w silniki z zaawansowanymi technologiami, takimi jak turbodoładowanie, bezpośredni wtrysk paliwa, systemy redukcji emisji spalin oraz silniki wysokoprężne. Kolor czerwony – do olejów przeznaczonych dla starszych samochodów o konstrukcji silnika, która nie wymaga specjalistycznych olejów syntetycznych, a kolor fioletowy – do środków smarowych przeznaczonych dla motocykli, jak i dla innych pojazdów motocyklowych, takich jak skutery czy quady.

FOT. NISSAN, ORLEN

FOT. SDCM

Ryzyko monopolizacji



TOMASZ BĘBEN

PREZES STOWARZYSZENIA DYSTRYBUTORÓW I PRODUCENTÓW CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH SDCM

PRODUCENCI POJAZDÓW SPRAWUJĄ MONOPOLISTYCZNĄ KONTROLĘ NAD DANYMI GENEROWANYMI PRZEZ POJAZDY NALEŻĄCE DO EUROPEJSKICH KONSUMENTÓW I FIRM. TO ZNACZNIE OGRANICZA WYBÓR INNOWACYJNYCH USŁUG, KTÓRE NIEZALEŻNI USŁUGODAWCY MOGLIBY ŚWIADCZYĆ, MAJĄC RÓWNY DOSTĘP DO DANYCH POJAZDÓW

Organizacje reprezentujące łącznie 80% europejskiej motoryzacji, w tym producenci i dystrybutorzy części motoryzacyjnych, warsztaty i ich dostawcy technologii, firmy świadczące usługi w zakresie mobilności, branża ubezpieczeniowa oraz konsumenci – domagają się pilnych działań Komisji Europejskiej w sprawie przepisów dotyczących dostępu do danych pojazdów.

19 stycznia, podczas kolejnej już konferencji prasowej, przedstawiciele dziesięciu europejskich organizacji reprezentujących szeroko pojętą motoryzację wezwali Przewodniczącą KE Ursulę von der Leyen i Kolegium Komisarzy do pilnego przedstawienia propozycji legislacyjnej w zakresie dostępu do danych pojazdów. Warto podkreślić, że prace nad nią toczą się już od ośmiu lat. Grupa ekspertów wskazywała na potrzebę wydania przepisów sektorowych do powstałego i opublikowanego już horyzontalnego aktu prawnego ws. danych (*Data Act*).

Data Act zapewnia lepsze warunki działania dla różnych podmiotów w gospodarce opartej na danych, jednak dokument ten nie jest wystarczająco szczegółowy, aby stawić czoła konkretnym przeszkodom związanym z wdrażaniem usług opartych na danych w sektorze motoryzacyjnym. *Data Act* nie odnosi się ani do quasi-monopolistycznej struktury rynku, ani do wymagań technicznych w przemyśle motoryzacyjnym, co uniemożliwia urzeczywistnienie sprawiedliwego dostępu do danych. Dlatego, jak podkreślono na konferencji, długo obiecywany plan Komisji Europejskiej doty-

czący przepisów sektorowych w sprawie dostępu do danych, funkcji i zasobów w pojazdach jest potrzebny bardziej, niż kiedykolwiek.

Kontrola producentów nad danymi pokładowymi hamuje rozwój usług, które mogłyby oferować niezależni usługodawcy. Ogranicza to innowacyjność usług i konkurencję, zawężając tym samym wybór konsumentom i przedsiębiorstwom, podnosząc ceny i osłabiając konkurencyjną pozycję Europy na świecie.

Eksperti podkreślają, że wspomniane działania są pilne ze względu na wchodzące w życie w lipcu tego roku nowe przepisy dotyczące cyberbezpieczeństwa, potencjalnie prowadzące do stopniowego wyłączenia jedyne niezależnego środka zdalnego dostępu do danych pojazdu (za pośrednictwem pokładowego portu diagnostycznego).

– *Inwestycje w usługi oparte na danych generowanych w pojazdach wymagają stabilnego i przewidywalnego otoczenia biznesowego. Do stworzenia takiego środowiska potrzebne są regulacje sektorowe* – mówi Benjamin Krieger, sekretarz generalny CLEPA.

Jak podkreślono podczas konferencji, każdy dzień opóźnienia hamuje europejskie innowacje, tworzenie miejsc pracy oraz bezpieczniejszą, inteligentniejszą, bardziej zrównoważoną i przystępną cenowo mobilność, na którą zasługują Europejczycy obywatele i przedsiębiorstwa.

Europa stoi przed wielką szansą. Dzięki nieograniczonemu i bezpiecznemu dostępowi do danych generowanych przez pojazdy, firmy mogą stworzyć



wielką wartość w gospodarczym ekosystemie motoryzacji i mobilności. Brak odpowiednich regulacji w tym zakresie spowoduje uderzenie w rdzeń także polskiej motoryzacji – producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych oraz niezależne warsztaty. Potrzeba równych szans, by sprzyjać innowacjom wszystkim, a nie tylko wybranym uczestnikom rynku. Nie ma czasu do stracenia, gdyż z jednej strony – motoryzacja rozwija się i zmienia w bardzo szybkim tempie, a z drugiej – czekają nas zaraz wybory w UE. Jeśli przepisy regulujące omawianą kwestię nie zostaną wcześniej opracowane, to czekają nas dalsze opóźnienia i erozja konkurencyjności w europejskiej motoryzacji. Stąd ten kolejny już apel i wezwanie do działania.

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM) to ponad 250 największych graczy na rynku części motoryzacyjnych, reprezentujących interesy przemysłu, handlu i usług o wartości blisko 140 mld złotych rocznie, tworzących ponad 330 000 miejsc pracy. SDCM należy do największych organizacji europejskich, takich jak: CLEPA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych) i FIGIEFA (Międzynarodowa Federacja Niezależnych Dystrybutorów Motoryzacyjnych).