

# Trzymilionowy Qashqai wyprodukowany w Wielkiej Brytanii i rekordowa sprzedaż Nissana w Europie

Nissan w Europie zakończył 2017 rok notując rekordowe wyniki sprzedaży oraz celebrując kolejny sukces swojego flagowego modelu. Po zaledwie dekadzie od rynkowego debiutu z linii montażowej fabryki Nissana w Wielkiej Brytanii wyjechał trzymilionowy egzemplarz modelu Qashqai.

Ważne osiągnięcie zakładów Nissana w Sunderland zbiegło się w czasie z odnotowaniem najlepszego całorocznego wyniku sprzedaży w Europie: w 2017 roku firma sprzedała łącznie 762 574 pojazdy marek Nissan i Datsun, co przekłada się na wzrost o 3,8% w stosunku do 2016 roku. W rezultacie Nissan osiągnął 3,7% udziału w europejskim rynku, w ramach którego szczególnie wyróżniły się Hiszpania (wzrost sprzedaży o 9,4%), Francja (wzrost sprzedaży o 3%) i Rosja (wzrost sprzedaży o 12,4%). W Polsce marka zarejestrowała 15 636 pojazdów (+8,9%) oraz zdobyła pozycję lidera w segmencie crossoverów oraz pojazdów elektrycznych.

W uzyskaniu rekordowych wyników kluczową rolę odegrał Qashqai, który po raz kolejny zanotował najlepszy wynik w swojej historii, notując wzrost sprzedaży o 1,2%. W zakładach w Sunderland wyprodukowano rekordową liczbę 346 856 egzemplarzy tego kompaktowego crossovera, z czego 265 520 sprzedano w Europie.

Działania podejmowane przez Nissana sprawiają, że od ponad 10 lat Qashqai utrzymuje pozycję najpopularniejszego kompaktowego crossovera, z powodzeniem łącząc praktyczność i atrakcyjność samochodu sportowo-użytkowego z wymiarami,

dynamiką i kosztami eksploatacji hatchbacka. Atuty modelu doceniają nie tylko klienci, ale również eksperci rynkowi. Od czasu swojego debiutu Qashqai zdobył łącznie ponad 80 nagród, w tym 19 tytułów „Samochodu Roku”.

Paul Willcox, prezes Nissan Europe, powiedział: *„Rok 2017 był kolejnym rekordowym rokiem dla Nissana w Europie, a rok 2018 rozpoczął się z podobną dynamiką. Wyprodukowanie 3 000 000 egzemplarzy modelu Qashqai w ciągu 10 lat to znaczące osiągnięcie, a z kolei zamówienia przedsprzedażowe na zaprezentowanego w październiku nowego Nissana LEAF wpływają w rekordowym tempie jednego co 10 minut.”*

Ekspert Nissana spodziewają się w 2018 roku kolejnego wzrostu sprzedaży dla sektora motoryzacyjnego w Europie i Rosji na poziomie 2%, do 20,2 miliona pojazdów. Nissan spodziewa się wzrostu europejskiego rynku o 1%, do 18,4 miliona pojazdów oraz wzrostu w Rosji o 7%, do 1,8 miliona.

Kevin Fitzpatrick, wiceprezes ds. produkcji w europejskim oddziale firmy Nissan, również skomentował osiągnięcie uzyskane przez model Qashqai: *„Fabryka w Sunderland może poszczycić się wieloma ważnymi dokonaniem, ale w jej 30-letniej historii nie ma drugiego takiego modelu jak Qashqai. Umiejętności i fachowość załogi fabryki, w połączeniu z udoskonaleniami pod względem konstrukcyjnym, stylistycznym oraz jakości wnętrza samochodu, pozwoliły utrzymać pozycję modelu jako lidera w swoim segmencie.”*

W ubiegłym roku Qashqai przeszedł kurację odmładzającą. Zmiany dotyczą czterech obszarów: współczesnej stylistyki nadwozia, jeszcze wyższej jakości wykończenia wnętrza, jeszcze lepszych właściwości jezdnych oraz nowych technologii Nissan Intelligent Mobility, które zwiększają komfort i pewność prowadzenia oraz zaufanie do pojazdu.

W październiku 2016 roku Nissan ogłosił, że zupełnie nowa, trzecia generacja modelu Qashqai także będzie produkowana w

zakładach w Wielkiej Brytanii. W grudniu w Sunderland ruszyła produkcja kolejnej generacji Nissana LEAF. W zakładach tych produkowany jest też crossover Juke oraz modele INFINITI Q30 i QX30 reprezentujące segment premium. Odnoszący sukcesy od 30 lat zakład jest największą w historii fabryką samochodów w Wielkiej Brytanii.

### Sprzedaż w Europie

	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Sprzedaż w grudniu (liczba egz.)	58 143	62 355	61 823
Udział rynkowy w grudniu	3,70%	3,90%	4,10%
Sprzedaż w roku kalendarzowym	762 574	734 408	748 171
Udział rynkowy w roku kalendarzowym	3,70%	3,90%	4,00%

### Produkcja modelu Qashqai

<b>Generacja</b>	<b>Wielkość produkcji</b>
Pierwsza generacja	1 482 214
Qashqai +2	270 018
Druga generacja	1 250 175
<b>łącznie</b>	<b>3 002 407</b>

---

# Free2Move i Nanyang Technological University tworzą w Singapurze pierwszy system wypożyczania rowerów elektrycznych

- [Free2Move](#), marka zajmująca się mobilnością w Grupie PSA i Nanyang Technological University Singapore (NTU Singapore) tworzą w Singapurze pierwszy system wypożyczania elektrycznych rowerów połączonych z siecią.
- Dzięki usłudze Free2Move Bikesharing e-rowery PEUGEOT zostaną udostępnione na kampusie uniwersyteckim.
- Celem pilotażowego projektu jest zbadanie potrzeb osób dojeżdżających alternatywnymi środkami transportu na pierwszym i ostatnim kilometry trasy.

Free2Move i NTU Singapore uruchomiły w Singapurze pod nazwą „Free2Move Bikesharing” pilotażowy projekt pierwszej usługi wypożyczania rowerów elektrycznych.

Na kampusie początkowo dostępnych będzie 20 elektrycznych rowerów PEUGEOT wraz z dwiema stacjami dokującymi. W przyszłości usługa zostanie poszerzona. Projekt promuje wykorzystanie „aktywnych i zielonych” środków transportu na pierwszym i ostatnim kilometry trasy podczas dojazdu i powrotu z kampusu.

E-rowery wyposażone są w 400-watowy akumulator (Wh), który zapewnia zasięg do 75 kilometrów. Rowery elektryczne można

zostawiać w dowolnym miejscu na kampusie lub w stacjach dokujących, które są wyposażone w panele słoneczne dla oszczędzania energii podczas ładowania.

Aplikacja na smartfony, która została stworzona przez NTU przy współpracy z singapurskim oddziałem [Business Lab](#) Grupy PSA, pozwala użytkownikom na geolokalizację najbliższego e-roweru i sprawdzenie poziomu naładowania akumulatora.

Pilotażowy projekt ma również na celu zbadanie, jakie są motywacje użytkowników e-rowerów i ich doświadczenia z jazdy. To pozwoli zoptymalizować lokalizacje i liczbę stacji dokujących. Pomoże również poprawić system komunikacji między e-rowerami a urządzeniami mobilnymi, w tym wykorzystanie energii odnawialnej i monitorowanie w chmurze stacji ładujących.

Profesor Lam Khin Yong, wicedyrektor NTU ds. badań, powiedział: „Luksusowy kampus NTU jest nie tylko żywym laboratorium do przeprowadzania najnowocześniejszych badań, ale sam jest witryną zrównoważonych technologii: od architektury i budownictwa po rozwiązania transportowe i związane z mobilnością. Współpraca z Grupą PSA wraz z naszymi atutami badawczymi w dziedzinie zrównoważonego rozwoju i mobilności pozwoli nie tylko rozwinąć bardziej zielone rozwiązania transportowe, ale również wesprze działania Singapuru na rzecz zróżnicowanych środków transportu gwarantujących płynne i praktyczne przemieszczanie się po tym mieście.

---

## **Nowe Poło najlepszym autem**

# miejskim w największym plebiscycie motoryzacyjnym w Polsce

- *nowe Polo, najbardziej zaawansowane technicznie miejskie auto, dostępne jest już w polskich salonach*
- *model 6. generacji jest wyposażony w najnowocześniejsze systemy wspomagające komfort i bezpieczeństwo*
- *za wysoki poziom bezpieczeństwa nowe Polo otrzymało tytuł „Best in Class” według Euro NCAP*

**Na najlepsze auta głosowali czytelnicy tygodnika „Motor”, miesięcznika „Auto Moto” oraz internauci na stronie „magazynauto.pl”.**

**W 16. edycji plebiscytu „Auto Lider” oddano 159.000 głosów. Na tle konkurentów nowe Polo wyróżnia się nie tylko najlepszym w klasie wyposażeniem pod względem bezpieczeństwa z seryjnym systemem Front Assist na czele, ale także najnowszymi rozwiązaniami z dziedziny multimedii i łączności z Internetem oraz po raz pierwszy w tej klasie aut, z elektronicznymi zegarami Active Info Display drugiej generacji. Do licznych zalet nowego Polo należą również niskie koszty użytkowania z przeglądami w przystępnych cenach oraz niski spadek wartości.**

Podczas gali wręczenia statuetek Tomasz Tonder, PR Manager marki Volkswagen w Polsce, powiedział – „Dynamikę i ekspresyjny wygląd nowe Polo łączy z nowoczesną techniką. Żadne inne auto o takich wymiarach nie oferuje aż takiej przestronności we wnętrzu. Żaden inny samochód w tej klasie nie oferuje tak zaawansowanych systemów wspierających kierowcę. Kilka tygodni temu innowacyjne rozwiązania wpływające na bezpieczeństwo doceniło stowarzyszenie Euro NCAP, które przyznało nowemu Polo tytuł najbezpieczniejszego auta w klasie – Best in Class 2017. Bardzo się cieszę, że samochód zyskał uznanie także w oczach polskich kierowców.

Dziękuję im za oddane głosy i zapraszam za kierownicę nowego Polo”.

---

## **Samochód koncepcyjny Nissan Xmotion łączy technologię z japońską sztuką**

- Oszałamiająca sylwetka samochodu akcentuje wyrazisty, dynamiczny wygląd, w tym unikatowe elementy nadwozia w kształcie litery U oraz odważnie przemodelowaną kratę wlotu powietrza w kształcie litery V
- Stylistyka wnętrza nawiązuje do japońskiego krajobrazu i korzeni Nissana, jednocześnie zapowiadając erę połączonych, autonomicznych samochodów oferowanych przez Nissan Intelligent Mobility

Nowy samochód koncepcyjny Nissan Xmotion powstał na bazie długiej historii rewolucyjnych crossoverów i SUV-ów marki, w tym również niedawno wprowadzonych modeli Nissan Kicks i Rogue Sport. Xmotion stanowi designerskie odkrycie, które może przerodzić się w kolejny przełomowy model kompaktowego SUV-a.

Samochód koncepcyjny Xmotion, który został zaprezentowany na targach motoryzacyjnych 2018 North American International Auto Show, ma cechy bardzo nawiązujące do tradycyjnego SUV-a – wysoką sylwetkę, funkcjonalne proporcje, masywne błotniki oraz felgi i opony przeznaczone do jazdy w każdym terenie. Xmotion („cross motion”), jak sama nazwa wskazuje, krzyżuje ze sobą japońską kulturę i tradycyjne rzemiosło z praktycznością w amerykańskim stylu i technologią nowej generacji – Nissan Intelligent Mobility.

*– Xmotion to doskonały przykład na to, że pozornie odmienne elementy mogą zyskać na sile i przekazie dzięki ich umiejętnemu połączeniu – powiedział Alfonso Albaisa, starszy wiceprezes ds. globalnego projektowania w Nissan Motor Co., Ltd. – Inspiracje do stworzenia Xmotion wywodzą się z japońskiej estetyki oraz technik przekazywanych z pokolenia na pokolenie. Jednocześnie osiąga nowoczesne cele, które będą wymagane przez kierowców w nadchodzącej erze połączonych, autonomicznych crossoverów.*

## **Geneza**

SUV-y zasadniczo są amerykańskim wynalazkiem, w założeniu opracowanym dla rodzin, dla których zwykły sedan jest za ciasny. W dużej mierze nadal posiadają one „zachodni” i utylitarny charakter, który stwarza wrażenie braku różnorodności i wyrafinowania.

Globalny zespół projektowy Nissana zajmujący się samochodem koncepcyjnym Xmotion chciał wnieść coś nowego do tego segmentu poprzez wykorzystanie japońskiego dziedzictwa i estetyki Nissana, przygotowując się jednocześnie do stworzenia nowego, motoryzacyjnego świata napędzanego przez autonomiczne technologie.

Celem było umożliwienie łączenia przeciwstawnych idei i cech. Rezultatem jest pojazd, który jest zarazem cichy, ale i dynamiczny, spokojny, ale i pełen emocji, wyrafinowany, ale i wytrzymały.

Zespół, który podjął to wyzwanie, znalazł inspirację w japońskim poczuciu estetyki, ale też tamtejszej architekturze, tradycyjnym rzemiośle i krajobrazie – takim jak widok góry Fuji pośród nowoczesnej, miejskiej architektury Tokio.

Aby lepiej zrozumieć tradycyjne rzemiosło, ducha, techniki i materiały, które zostały zawarte w samochodzie, członkowie zespołu projektowego odwiedzali muzea rzemieślnicze, a nawet spędzali czas z mistrzami stolarstwa i rzeźbiarstwa



specjalizującymi się w budowie sanktuariów i świątyń.



### **Sylwetka Nissana Xmotion: potężna, ale wyrefinowana**

Samochody koncepcyjne są spojrzeniem w przyszłość, sposobem na snucie trójwymiarowych marzeń, oknem na świat następnej generacji crossoverów i SUV-ów Nissana. Nadwozie samochodu koncepcyjnego Xmotion charakteryzuje się odważnymi proporcjami – projektanci nazywają to „celową siłą”.

Nadwozie wyraźnie wskazuje na wysoki poziom ochrony wnętrza pojazdu oraz pasażerów. „Zewnętrzna” strona samochodu koncepcyjnego Xmotion jest ochronnym pancerzem – opartym na solidnym fundamencie i otaczającym wnętrze pojazdu – który jest eksponowany na wysokości przedniego i tylnego dolnego zderzaka oraz bocznych progów, co podkreśla jego jego faktyczną wytrzymałość.

– *Sylwetka koncepcyjnego Nissana Xmotion jest bardzo dynamiczna i zwarta. Masywne błotniki o płynnej linii są pełne emocji, a jednocześnie odznaczają się dużym wdziękiem – wyjaśnia Albaisa. – Właśnie na tym polega różnica między prezentowaną stylistyką a konwencjonalnymi SUV-ami tworzonymi na wzór zachodni. Samochód koncepcyjny Xmotion łączy w sobie cichą dynamikę oraz świeżość, dzięki czemu w rezultacie prezentuje się wyjątkowo.*

### **Język stylistyki Nissana wyższego poziomu**

Przyglądając się pierwszy raz nowemu samochodowi koncepcyjnemu

Xmotion, natychmiast można rozpoznać charakterystyczne cechy stylu Nissana – wyrazistą osłonę chłodnicy, przód pojazdu oraz reflektory w kształcie bumerangu.

Krata wlotu powietrza w kształcie litery „V”, stanowiąca kluczowy element cieszącej się powszechnym uznaniem trzeciej generacji crossovera Nissana Murano, została dopracowana i zaadaptowana do prawie wszystkich obecnych modeli Nissana – w unowocześnionej, bardziej przestrzennej odsłonie. W Xmotion została jeszcze bardziej zmodernizowana – jest szersza, głębsza i bardziej wyrazista niż kiedykolwiek wcześniej. Ta nowa forma zainspirowała nawet samą nazwę samochodu koncepcyjnego Xmotion i wyznaczyła drogę w nadchodzącej produkcji crossoverów oraz SUV-ów na kolejną dekadę.

W połączeniu z wyrazistym kształtem i indywidualnością, nowa konstrukcja kraty wlotu powietrza zawiera poziome elementy zainspirowane japońską architekturą i wykonane w formie zdecydowanych kształtów, o głębokim węglowym kolorze i wykończeniu w wysokim połysku.

Motyw o ostrych krawędziach nawiązuje do zawartej w Xmotion interpretacji słynnych „bumerangowych” reflektorów Nissana, które przypominają stalowe ostrza. Reflektory oferują wszystkie funkcje w ramach jednego modułu – światła drogowe, światła mijania, kierunkowskazy i światła pozycyjne. Intensywność i kolor świateł zależy od pełnionej funkcji.

Stylistyka tylnych świateł została zainspirowana *kumiko*, japońską techniką misternego łączenia drewnianych elementów. W rzeczywistości struktura świateł jest optyczną iluzją stworzoną w ramach technologii holograficznej.

Boczne linie samochodu koncepcyjnego Xmotion w kształcie litery „U” podkreślają bryłę nadwozia, zapewniając jednocześnie płynny, nieprzerwany wizualny przebieg sylwetki od przednich do tylnych błotników. Ta sekcja jest bardzo wyrazista, ale została poprowadzona w łagodny, subtelny

sposób.

*– Bok nadwozia w kształcie litery „U” stanowił duże wyzwanie podczas przechodzenia z jednej powierzchni na drugą z jednoczesnym zachowaniem kształtu. Aby uzyskać ten efekt, musieliśmy dużo próbować na glinianych modelach – wyjaśnia Albaisa.*

Rzeźbiarska prostota nadwozia samochodu koncepcyjnego Xmotion kontrastuje ze wzmocnionymi metalowymi felgami oraz oponami przystosowanymi do jazdy po szosie i bezdrożach. Podobnie jak pozostałe elementy pojazdu, koła i uniwersalne opony współistnieją jako jedna całość, przy czym bieżnik opony jest fizycznie laminowany na 21-calowych felgach ze stopów metali lekkich. Sprawia to, że opony stają się częścią koła, powodując, że felgi nachodzące na oponę wyglądają na większe niż w rzeczywistości. Opony, opracowane we współpracy z firmą Michelin, umożliwiają kontynuację jazdy po przebicciu (ang. run-flat).

### **Układ wnętrza „4+2”**

Podobnie jak w przypadku nadwozia Xmotion, inspirację wnętrza stanowi współistnienie tradycyjnych japońskich elementów z futurystycznymi technologiami. Projektanci odwołali się do tradycyjnych technik budowlanych, rzemiosła i materiałów, ale zastosowali je w ramach nowoczesnego, estetycznego wzornictwa.

Dzięki dużemu rozstawowi osi, z wypchniętymi maksymalnie na zewnątrz felgami i oponami, koncepcyjny Nissan Xmotion proponuje niestandardowe rozmieszczenie pasażerów w konfiguracji „4+2”. Trzy rzędy pojedynczych siedzeń umożliwiają idealną przestrzeń dla dwóch osób, kolejnych dwóch osób oraz dwójki dzieci lub zwierząt w trzecim rzędzie.

*– Wyobrażamy sobie, że ten samochód jest niezwykle funkcjonalnym SUV-em codziennego użytku, którym można jeździć każdego dnia, jednocześnie zabrać rodzinę i przyjaciół do parku narodowego lub innego miejsca wypoczynku – powiedział*

Albaisa.

Aby zmieścić dodatkowy rząd siedzeń, Xmotion wyposażono w chowany „bagażnik dachowy”. Konstrukcja jest na tyle aerodynamiczna i elastyczna, że umożliwia przewożenie różnych bagaży lub sprzętu sportowego.

### **Krajobraz z mostem**

Inspiracją przy projektowaniu wnętrza był japoński krajobraz. Podłoga reprezentuje rzekę, a konsola środkowa pełni rolę mostu, łączącego przód i tył kabiny.

Konsola, serce całego wnętrza, wykorzystuje jedną z wielu tradycyjnych japońskich technik łączenia drewna konstrukcyjnego, *kanawa tsugi*. Technika ciesielska, stosowana podczas budowy świątyń i sanktuariów, nie wymaga stosowania gwoździ ani kleju i słynie ze swojej wytrzymałości oraz trwałości.

W podobny sposób opracowano panel, który stanowi nowoczesną interpretację tradycyjnego stolarstwa *kigumi*. Wykorzystując konstrukcję *kigumi* na panelu i konsoli, wnętrze Xmotion oferuje solidny szkielet, zapewniając poczucie siły i zaufania, którego oczekują pasażerowie przebywający w samochodzie.

Szczególne uwagę zwrócono na kształt słoików, fakturę, a nawet zapach naturalnego drewna, tak aby wygląd i odczucie sugerowały, że cały panel i konsola zostały wycięte z jednego japońskiego drzewa cedrowego. W ramach oszczędności zasobów, wygląd litego drewna otrzymano w wyniku zastosowania oryginalnego forniru, uzyskanego z jednego drzewa wyselekcjonowanego spośród lasów prefektury Yamagata w północnej Japonii.

Nawet zagłówki siedzeń zostały zainspirowane kunsztem stolarskim *kumiko*. Nie tylko zapewniają one wymagane podparcie, ale również idealnie spajają wnętrze. Dzięki

konstrukcji zagłówek, pasażerowie siedzący z tyłu mogą podziwiać inne wzory, gdy patrzą na zagłówek pod różnymi kątami. Zastosowano szkarłatno-czerwony lakier, który został opracowany z myślą o japońskiej kolorystyce.

*– Siedzenia są jak statki, które wolno podróżują z nurtem wody. Na podłodze utworzyliśmy wzór, który pasażerom będzie przypominał fale – powiedział Albaisa. – W trzecim rzędzie siedzeń ukryto krajobraz, ujawniający się, gdy drzwi są otwarte – wtedy dyskretnie wyłania się góra Fuji.*

Na konsoli znajduje się przyrząd zwany „lewitującym asystentem”, który wykrywa ruch pasażerów. Wyposażono go w czujnik ruchu, aby skanować ruchy dłoni pasażerów w celu obsługi systemu multimedialnego, jak również ogrzewania, wentylacji oraz klimatyzacji.

### **Kolory przeszłości i przyszłości**

Tak jak w przypadku innych aspektów koncepcyjnego Nissana Xmotion, starannie rozważono także i zastosowanie kolorów, aby połączyć tradycję i nowoczesność. Na zewnątrz zdecydowano się na zastosowanie dwóch kolorów. Opracowano specjalny odcień srebrnego koloru, który przypomina pewter (cynołów), bardzo twardy, a jednocześnie kowalny stop stosowany w Japonii do precyzyjnej i szczegółowej obróbki ręcznej. Ten kolor doskonale oddaje różne kształty i kontury nadwozia, a także kolorystykę i strukturę materiałów użytych w Xmotion. Felgi mają strukturę sugerującą ręczne wykończenie metalu.

Wewnętrzne elementy konstrukcyjne, takie jak przednie i tylne dolne zderzaki, boczne progi i nadkola, są pokryte tkaniną z włókna węglowego wytwarzaną w dzielnicy Nishijin w Japonii, znanej z tradycyjnych szlachetnych tekstyliów do produkcji kimon i tkanin obiciowych – zapewniając unikalną fakturę i poczucie wytrzymałości. Pomysł na tkanie włókna węglowego w tradycyjne japońskie wzory stanowi uhonorowanie tradycji z wykorzystaniem bardzo nowoczesnego materiału.

Ponadto zewnętrzne elementy nadwozia koncepcyjnego Xmotion zawierają subtelne szkarłatne akcenty, które podkreślają energię i siłę.

Wewnętrzna paleta kolorystyczna obejmuje kolory reprezentujące Japonię – czerwony i biały – oraz odrobinę czerni, która symbolizuje nowoczesną technologię. Kolory wnętrza stopniowo przechodzą od bieli i szarości z drobnymi czarnymi akcentami z przodu do czerwieni z tyłu samochodu.

Zamsz z nadrukiem i laserowymi wytłoczeniami jest chętnie stosowany w całym wnętrzu, aby zapewnić komfort i spokój. Wewnątrz samochodu zastosowano również akcenty z włókna węglowego tkanego według wzoru Nishijin.

Kolorystyka wnętrza została zainspirowana pojęciem *utsuroi* lub „stopniowego przejścia” – z tradycyjnym mieszaniem czerwieni. Biel oznacza czystość, schludność i prostotę, natomiast szkarłatna czerwień dodaje przestrzeni, blasku, siły i energii.

### **Bardzo przyjazny graficzny interfejs użytkownika**

Interfejs człowiek-maszyna (HMI) samochodu koncepcyjnego Xmotion, tak jak sama konstrukcja samochodu, jest bardzo prosty. Na przykład przełączenie z trybu jazdy ProPILOT na ręczny tryb jazdy i vice versa można wykonać przy użyciu asystenta PD, który znajduje się na kontroli środkowej oraz na kierownicy.

Koncepcyjny Xmotion jest również wyposażony w siedem ekranów. Trzy główne ekrany oraz skrajne: lewy i prawy, znajdują się na całej szerokości panelu oprzyrządowania. Na suficie i na ekranie konsoli środkowej znajduje się również „cyfrowe lustro wewnętrzne”.

Ekrany oraz system multimedialny mogą być sterowane przy użyciu gestów oraz ruchów oczu. Intuicyjny system sterowania oraz polecenia głosowe umożliwia kierowcy skupienie się na

prowadzeniu samochodu, pomagając uzyskać dostęp do różnych funkcji w inteligentny, łatwy i bezpieczny sposób.

### **„Lewitujący koi” – wirtualny osobisty asystent**

Uruchomienie samochodu koncepcyjnego Xmotion jest możliwe po uwierzytelnieniu przy użyciu linii papilarnych. Gdy kierowca dotknie obszaru uwierzytelniania na górze konsoli, rozpoczyna się sekwencja otwierająca, która aktywuje wirtualnego, osobistego asystenta, wyglądem przypominającego japońską rybę koi.

Koi przeskakuje na główny ekran. Po nawiązaniu połączenia ze smartfonem kierowcy system nawigacji automatycznie rozpoznaje miejsce docelowe oraz inne przydatne informacje, takie jak warunki pogodowe, preferowaną muzykę oraz informacje dotyczące systemu pojazdu. System nawigacji rozpoznaje otaczające „informacje” podczas jazdy.

Na przykład w trybie autonomicznej jazdy, podczas zmiany pasów ruchu lub wyprzedzania innych pojazdów, wirtualny osobisty asystent odbierze inne ważne informacje dotyczące obiektów znajdujących się w pobliżu. W ten sposób koi pełni funkcję nawigatora, który łączy człowieka z maszyną.

Samochód koncepcyjny Xmotion wykorzystuje również system monitorowania z użyciem kamer zamiast tradycyjnych zewnętrznych lusterek i wyświetla obrazy oraz inne informacje na skrajnych ekranach. System wykrywa i monitoruje inne pojazdy wokół Xmotion.

*– Samochód posiada piękny, wyjątkowy graficzny interfejs użytkownika (GUI), który opracowano z myślą o pasażerach – prezentując osobliwy przestrzenny świat z cyfrową precyzją – powiedział Albaisa. – Udostępnia on użytkownikowi, zarówno kierowcy jak i pasażerom, potężną technologię. Dzięki niemu życie staje się prostsze, a podróż jest bardziej ekscytująca i przyjemna.*

## **Samochód koncepcyjny Xmotion – gotowy na debiut na międzynarodowej arenie**

Koncepcyjny Nissana Xmotion łączy japońskie korzenie Nissana z bogatym dziedzictwem. To nowe dzieło, który chyli czoła przed tymi, którzy odeszli dawno temu. Jego stylistyka oraz technologie Nissan Intelligent Mobility zdecydowanie odnajdą się w przyszłości.

*– Postrzegamy Nissana oraz samochód koncepcyjny Xmotion jako celebrowanie każdego dnia życia, jakby każdy dzień był wyjątkowy. Mamy nadzieję, że osoby, które będą miały okazję obejrzeć samochód na targach na całym świecie, będą miały takie same odczucia – stwierdził Albaisa.*

<b>Koncepcja Xmotion – główne dane</b>	
Całkowita długość	180,7 cala (4590 mm)
Całkowita szerokość	76,4 cala (1940 mm)
Całkowita wysokość	66,9 cala (1700 mm)
Rozstaw osi	109,6 cala (2785 mm)
Napęd	Inteligentny napęd na wszystkie koła
Felgi	21-calowe
Opony	Średnica 780 mm
Kabina	3 rzędy, 6 pasażerów (trzy rzędy po dwa siedzenia)



Nissan Motor Co., Ltd.

---

# Pierwsze wizualizacje modelu Santa Fe Nowej Generacji

- Santa Fe czwartej generacji odzwierciedla mocną pozycję marki Hyundai w segmencie SUV
- Samochód wyróżnia się elegancką i efektowną stylistyką
- Nowy Santa Fe został wyposażony w innowacyjne rozwiązania wspomagające bezpieczeństwo

Hyundai ujawnił pierwsze informacje dotyczące modelu Santa Fe Nowej Generacji, którego światowa premiera odbędzie się w lutym, a europejska prezentacja będzie miała miejsce podczas targów motoryzacyjnych w Genewie. Santa Fe czwartej generacji ma kontynuować globalny sukces swoich poprzedników. Od 2000 roku do europejskich klientów trafiło ponad 400 tysięcy sztuk modelu Santa Fe.

Samochód zyskał efektowną stylistykę charakterystyczną dla

segmentu aut luksusowych. Z przodu auta, uwagę zwraca kaskadowy grill oraz kształt nowych, podwójnych reflektorów przednich ze światłami LED do jazdy dziennej, umieszczonych bezpośrednio nad reflektorami zasadniczymi.

Proste i płynne linie boczne tworzą harmonijny projekt, podkreślając jednocześnie dynamiczną sylwetkę auta. Całości dopełniają futurystyczne światła tylne, podwójny wydech i masywny zderzak.

Nowy Santa Fe został wyposażony w pełny pakiet systemów bezpieczeństwa oferowanych przez markę Hyundai pod wspólnym szyldem technologicznym Smart Sense. W Santa Fe pojawia się innowacyjne w branży rozwiązanie Rear Occupant Alert, które monitoruje obecność pasażerów tylnych siedzeń i przypomina kierowcy o ich pozostawieniu, kiedy opuszcza on samochód.

W Nowym Santa Fe rozbudowano także system ostrzegania o ruchu poprzecznym. Aby zminimalizować ryzyko kolizji np. przy wyjeżdżaniu z miejsca parkingowego o ograniczonej widoczności, system ostrzega kierowcę dźwiękowo o nadjeżdżającym pojeździe oraz automatycznie zatrzymuje samochód.

Santa Fe Nowej generacji będzie dostępny w Polsce w połowie 2018 roku.

([www.hyundai.pl](http://www.hyundai.pl))

---

**Alians Renault-Nissan-Mitsubishi sprzedał w 2017**

# roku 10,6 mln samochodów

Łączna sprzedaż Renault, Nissana i Mitsubishi Motors wzrosła o 6,5% w stosunku do roku 2016 i osiągnęła poziom 10 608 366 samochodów. Niemal co dziewiąty samochód sprzedany na świecie w roku 2017 był samochodem marek należących do Aliansu, jeśli chodzi o samochody osobowe i lekkie dostawcze. Alians Renault-Nissan-Mitsubishi utrzymuje pozycję lidera na rynku samochodów o zerowej emisji – od roku 2010 sprzedał łącznie 540 623 samochody elektryczne.

**PARYŻ/JOKOHAMA/TOKIO** – w roku 2017 Renault-Nissan-Mitsubishi, pierwszy globalny alians motoryzacyjny, sprzedał na całym świecie 10 608 366 samochodów.

W 2017 roku, który był pierwszym pełnym rokiem członkostwa Mitsubishi Motors w Aliansie, sprzedaż wzrosła o 6,5%. Te doskonałe wyniki są w szczególności efektem rosnącego popytu na SUV-y, lekkie samochody dostawcze oraz na samochody z napędem w pełni elektrycznym.

## **Carlos Ghosn, prezes Renault:**

*Alians Renault-Nissan-Mitsubishi z ponad 10,6 mln sprzedanych w roku 2017 samochodów osobowych i dostawczych, stał się liderem wśród światowych koncernów motoryzacyjnych. Zawdzięczamy to bogatej i szerokiej gamie modeli, ekspansji na rynkach pozaeuropejskich oraz atrakcyjności rozwiązań technologicznych zastosowanych w naszych pojazdach.*

W 2017 roku członkowie Aliansu prowadzili działalność w blisko 200 krajach pod dziesięcioma różnymi markami (Renault, Nissan, Mitsubishi Motors, Dacia, Renault Samsung Motors, Alpine, Lada, Infiniti, Venucia i Datsun).

Sprzedaż **Grupy Renault** wzrosła w 2017 roku o 8,5% i wyniosła 3 761 634 samochody. To był rekordowy rok nie tylko dla Renault, najpopularniejszej na świecie i drugiej w Europie marki

francuskiej, lecz także dla Dacii. Zgodnie z planem Drive The Future celem Renault w roku 2018 jest dalszy wzrost dzięki rozwojowi działalności na rynkach pozaeuropejskich oraz odnowionej gamie.

**Nissan Motor** Co. Ltd. w 2017 roku sprzedał na całym świecie 5 816 278 samochodów, co oznacza wzrost o 4,6% w porównaniu z rokiem 2016. Ogłosił również nowy sześcioletni plan strategiczny „Nissan M.O.V.E. to 2022”. W Stanach Zjednoczonych sprzedaż Nissana zwiększyła się o 1,9%, a w Chinach o 12,2%. Sprzedaż marki Infiniti wzrosła o 7% w stosunku do 2016 roku i w 2017 roku osiągnęła poziom 246 492 samochody.

Sprzedaż **Mitsubishi Motors Corporation** zwiększyła się w 2017 roku o 10% w stosunku do 2016 roku, do poziomu 1 030 454 samochodów. Na wzrost wielkości sprzedaży duży wpływ miały Chiny – kluczowy rynek w planie Mitsubishi Drive For Growth. Tamtejsza sprzedaż zwiększyła się o 56% w stosunku do roku 2016. Przy liczbie sprzedanych samochodów wynoszącej 129 160 sztuk Chiny stały się największym rynkiem zbytu Mitsubishi Motors, w szczególności dzięki sukcesowi modelu Outlander produkowanego w tym kraju. Mitsubishi uzyskało również dobre wyniki w regionie ASEAN (Azja Południowo-Wschodnia), w którym w 2017 roku odnotowano wzrost rzędu 17%, dzięki wprowadzeniu do sprzedaży w Indonezji modelu XPANDER – jednobryłowego samochodu o stylistyce SUV-a. W Japonii sprzedaż wzrosła o 7% wraz z ożywieniem popytu w segmencie kei-car.

### **Nadał w czołówce sprzedaży samochodów elektrycznych**

Od debiutu rynkowego Nissana LEAF w 2010 roku Alians Renault-Nissan-Mitsubishi sprzedał 540 623 samochody elektryczne. Jeśli uwzględni się łączne wyniki sprzedaży, to Alians jest liderem na rynku samochodów osobowych i lekkich dostawczych z napędem w 100% elektrycznym. Nissan LEAF – pierwszy przeznaczony do masowej sprzedaży samochód elektryczny nadal bije rekordy sprzedaży. Od momentu wprowadzenia na rynek w

grudniu 2010 roku sprzedano 300 tys. sztuk tego modelu.

Nowy Nissan LEAF, zaprezentowany w 2017 roku, oferuje swoim użytkownikom większy zasięg, nowoczesne rozwiązania technologiczne oraz nowy, dynamiczny design. Model zadebiutował na rynku japońskim w 2017 roku, a w 2018 roku pojawi się na innych ważnych rynkach, jak Stany Zjednoczone czy Europa. Wpłynęło już ponad 40 tys. zamówień, z czego 13 tys. w Japonii, 13 tys. rezerwacji w Stanach Zjednoczonych i ponad 12 tys. zamówień w Europie.

Równocześnie Nissan e-NV200, samochód dostawczy sprzedawany głównie w Europie i Japonii, zwiększył swój zasięg w Europie o 100 km.

Trzeci rok z rzędu Renault utrzymuje pozycję lidera pod względem sprzedaży samochodów elektrycznych w Europie z udziałem w rynku wynoszącym 23,8%, przy wzroście o 38% w stosunku do poprzedniego roku. Sprzedaż Renault ZOE, najpopularniejszego samochodu elektrycznego w Europie, wzrosła o 44%.

Od 2011 roku Renault sprzedało na świecie ponad 150 tys. samochodów elektrycznych, w tym Renault ZOE, Kangoo Z.E., Fluence Z.E. i SM3 Z.E.

W roku 2017 Renault zaprezentowało model Master Z.E. Obecnie dysponuje ofertą całej gamy lekkich samochodów dostawczych o zerowej emisji, jedyną tego typu na świecie. Obejmuje ona modele Twizy Cargo, ZOE Société, Kangoo Z.E. i Master Z.E.

Alians Renault-Nissan sprzedał w 2017 roku 85 tys. samochodów elektrycznych – o ponad 11% więcej niż w 2016 roku.

### **Strategiczny plan Alliance 2022**

W ramach strategicznego planu Alliance 2022 Renault-Nissan-Mitsubishi przewiduje uzyskanie do końca 2022 roku 10 mld euro rocznie dzięki efektowi synergii. Na rynek trafi 12 nowych

modeli samochodów o zerowej emisji oraz 40 nowych modeli wyposażonych w technologie jazdy autonomicznej. Na zakończenie realizacji planu, dzięki wprowadzeniu na rynek nowych modeli nowych technologii łączna sprzedaż Renault-Nissan-Mitsubishi powinna przekroczyć 14 mln samochodów i wygenerować obroty w wysokości 240 mld dolarów.

---

## **Nagroda Best Brands Award 2018 dla Dacii**

**Perfekcyjnie pozycjonowana: marka Dacia wygrywa w plebiscycie *Best Brands Award 2018* w Szwajcarii w kategorii „dobry stosunek jakości do ceny”. Czytelnicy ilustrowanego samochodu potwierdzają trend, który klienci Dacii od 2005 roku odnotowują z rekordowym rokiem po kolejnej nagrodzie.**

Plebiscyt *Best Brands Award* organizuje magazyn „auto-illustrierte”. Czytelnicy pisma potwierdzają trend, którym klienci Dacii podążają już od 2005 roku. Kierowcy obu płci ze Szwajcarii uznali Dacię za markę oferującą najlepszy stosunek ceny do wydajności. Na rumuńską markę wchodzącą w skład Grupy Renault głosowało bardzo wielu spośród 5.300 czytelników i czytelniczek „auto-illustrierte”, którzy wzięli udział w plebiscycie.

*„Czytelnicy „auto-illustrierte” potwierdzili, że Dacia idealnie trafia w potrzeby klientów. Pozycjonujemy markę jako „sprytny wybór”. I spełniamy daną obietnicę – produkujemy atrakcyjne, wysokiej jakości i nowoczesne pojazdy. Mamy szeroką gamę modeli, która obejmuje większość wymogów*

*dzisiejszej mobilności i ma ceny, które nie mogą zostać pobite. Nasi klienci nagradzają nas corocznie rekordowymi wynikami od wprowadzenia marki dwanaście lat temu w całej Europie, w tym także w Szwajcarii. Uznajemy wybór Best Brands Award 2018 za duży komplement. Potwierdza to, że "Dacia jest odkrywana przez coraz większe grono klientów w Szwajcarii jako atrakcyjna marka" – powiedział Claude Gregorini z Renault Suisse SA.*

Dane sprzedażowe Dacii potwierdzają to, co prawdopodobnie przekonało również czytelników magazynu „auto-illustrierte” do takiego wyboru. Tylko w zeszłym roku w Szwajcarii Dacia odnotowała kolejny wzrost sprzedaży o 15%, co stanowi znaczny udział w rynku wynoszący 2,61%. W liczbach bezwzględnych było to 9.037 samochodów z logo Dacii zarejestrowanych w tym alpejskim kraju.

*„Sukcesy dodają nam odwagi. Po wprowadzeniu nowego Sandero, Sandero Stepway i nowego Logana MCV, oferujemy teraz Nową Dację Duster 4x4. To najtańszy pojazd 4x4 w Szwajcarii. Można było się z nim bliżej zapoznać podczas ubiegłotygodniowych [Dni Dacii](#). A nasi klienci już potwierdzają, że nie tylko cena jest odpowiednia. Sam pojazd również wygląda bardzo dobrze” – dodaje Claude Gregorini.*

Nagrody Best Brands Award 2018 wręczono tydzień temu, 23. stycznia 2018 roku w Zurychu.

*Krzysztof Gregorczyk; zdjęcie: Dacia*

([www.francuskie.pl](http://www.francuskie.pl))

---

# **Rozgrzewka we Włoszech: nowe BMW serii 8 Coupé testowane pod kątem dynamiki jazdy na torze wyścigowym.**

**Prototyp nowego samochodu sportowego dla segmentu luksusowego poddawany jest rygorystycznym testom na torze w Aprilii – przygotowania do debiutu rynkowego w 2018 r. postępują zgodnie z planem.**

BMW przedstawiła bliską wersji seryjnej koncepcję nowego samochodu sportowego dla segmentu luksusowego. Prototyp zbliżony do modelu produkcyjnego jest obecnie intensywnie testowany na torze doświadczalnym w Aprilii (Włochy). Testy mają na celu przede wszystkim optymalizację dynamiki jazdy na nawierzchniach o wysokim współczynniku tarcia i wyznaczają kolejny etap na drodze do wprowadzenia nowego BMW 8 Coupé na rynek w 2018 roku.

Jazdy testowe przeprowadzane są na silnie zakamuflowanym prototypie, który jednak pozwala łatwo rozpoznać typowe dla sportowych samochodów proporcje nowego BMW serii 8 Coupé. Podobnie jak w przypadku BMW Concept 8 Series dynamicznie rozciągnięte linie, płaska sylwetka oraz szeroki przód i tył dają przedsmak fascynującego sportowego przeżycia.

Wrażenie to potwierdza się z każdym okrążeniem ukończonym na



torze doświadczalnym we Włoszech. Położony w pobliżu Rzymu obszar z owalnym torem o długości ok. 4 km, obejmującym także strome zakręty, oferuje doskonałe warunki do przeprowadzania testów wysokich prędkości i współczynników tarcia. Ponadto charakterystyka przyspieszania, hamowania i kierowania nowym samochodem sportowym analizowana jest na torach okrągłych, odcinkach slalomowych oraz na różnych nawierzchniach. Bardzo rygorystyczny program testów umożliwia precyzyjne dostrojenie wszystkich elementów układu napędowego i jezdnego. Nowe BMW serii 8 Coupé wykazuje przy tym maksymalną zwinność i precyzję w dynamicznych sytuacjach. Samochód spełnia również najwyższe wymagania w zakresie niezależności i komfortu.

„Jazdy testowe w najtrudniejszych warunkach pokazują, że nasza koncepcja nowego BMW serii 8 Coupé sprawdza się doskonale. Osiągane już teraz wartości dynamiki jazdy są absolutnie imponujące. Nasi klienci i kibice mogą cieszyć nieodległą wizją prawdziwego samochodu sportowego”, mówi Klaus Fröhlich, członek zarządu BMW AG ds. Badań i Rozwoju, który nadzoruje program testowy we Włoszech.

Wysoki potencjał dynamiki auta wynika z niezwykle bliskiego związku pomiędzy sportami motorowymi a produkcją seryjną. Nowe BMW serii 8 Coupé jest rozwijane równolegle i w ścisłej współpracy z BMW M8 i wyścigowym BMW M8 GTE. Podczas gdy prototyp modelu seryjnego jest poddawany testom wytrzymałościowym, zespoły wspierane przez BMW Motorsport przygotowują się obecnie w Daytonie (USA) do pierwszego startu BMW M8 GTE na torze wyścigowym. W dniach 27-28 stycznia BMW M8 GTE zadebiutuje w 24-godzinny wyścigu w Daytonie, a w czerwcu 2018 r. weźmie udział w 24-godzinny wyścigu w Le Mans. Doświadczenia zebrane podczas startu tego auta w licznych wyścigach FIA WEC i mistrzostwach IMSA WeatherTech SportsCar Championship (IWSC) w Ameryce Północnej wykorzystywane będą na bieżąco w przygotowaniach do produkcji seryjnej BMW serii 8 Coupé.

Wiedza zdobyta podczas treningu i na torze wyścigowym

przyczyni się również do rozwoju nowego BMW M8. Już w czerwcu 2017 r. prototyp nowego modelu BMW M GmbH został zaprezentowany podczas 24-godzinnego wyścigu na torze Nürburgring. Pętla Północna legendarnego toru wyścigowego to również główne pole doświadczalne do testowania i udoskonalania nowego BMW M8.

BMW Group określiła swoją wzmożoną obecność w segmencie luksusowym jako jeden z filarów strategii NUMBER ONE > NEXT. Dzięki konsekwentnemu poszerzaniu asortymentu modeli o nowe BMW serii 8 Coupé i nowe BMW M8 firma stwarza idealne warunki do zafascynowania wymagających grup docelowych dzięki unikalnemu połączeniu bardzo dynamicznych właściwości jezdnych i nowoczesnego luksusu.

\* Pokazany tutaj samochód jest prototypem BMW serii 8 Coupé. Obecnie nie są dostępne żadne wartości zużycia paliwa.

---

## Podwójne podium dla Toyoty w Rajdzie Monte Carlo

Zespół TOYOTA GAZOO Racing rozpoczął nowy sezon w Rajdowych Mistrzostwach Świata WRC w świetnym stylu, zajmując dwa miejsca na podium. Jako drugi Rajd Monte Carlo ukończył Ott Tänak, zaś jako trzeci – Jari-Matti Latvala.





Ott Tänak jest pod dużym wrażeniem Yarisa WRC, w którym zadebiutował w ten weekend w zespole Toyoty. Estoński kierowca wygrał 4 odcinki specjalne, skutecznie rywalizując z obrońcą tytułu. W trudnych warunkach na alpejskich trasach Tänak jechał ostrożnie, czym zapewnił sobie bardzo dobrą pozycję na starcie w nowy sezon.

Jari-Matti Latvala także przyjął taktykę spokojnej jazdy, co przyniosło mu trzecie miejsce na podium. Esapekka Lappi ukończył rajd jako siódmy po bardzo dobrej jeździe przez całą rundę i tylko niewielkim błędzie na ostatnim odcinku specjalnym.

“To był świetny początek sezonu i najlepszy występ naszego zespołu do tej pory. Bardzo się cieszę z wysiłku, jaki podjęła cała ekipa. Jestem pod wrażeniem, jak szybko Ott zgrał się z resztą drużyny – jest bardzo profesjonalny i błyskawicznie się wszystkiego nauczył. Mam nadzieję, że nadal tak będzie. Z niecierpliwością czekam na Rajd Szwecji” – powiedział Tommi Mäkinen, dyrektor Toyota Gazoo Racing.

“Rajd Monte Carlo nigdy nie jest łatwy. W ostatnim dniu znowu mieliśmy trudne warunki, szczególnie ze względu na lód na Col du Turini. Czuję ulgę, że już jestem na mecie, i bardzo się cieszę z miejsca na podium. Zespół wykonał świetną robotę, a samochód sprawuje się bardzo dobrze. Będziemy musieli zachować spokój i skupić się na zdobywaniu punktów i na zwycięstwie. To był dobry start” – ocenił Jari-Matti Latvala, kierowca Yarisa WRC nr 7.

“Wygląda na to, że dołączyłem do bardzo mocnego zespołu! Samochód był świetny, czułem się w nim bardzo komfortowo. To był wyjątkowo wymagający rajd, ale udało nam się pokonać całą trasę bez poważnych problemów. Spodziewaliśmy się trochę lepszych warunków ostatniego dnia, ale nadal było dużo lodu. Mogliśmy jednak podejść do jazdy na spokojnie, bo byliśmy na silnej pozycji. Bardzo się cieszę na nadchodzące rundy” – skomentował Ott Tänak, kierowca Yaris WRC nr 8.

Następny w kalendarzu Rajdowych Mistrzostw Świata jest Rajd Szwecji – jedyna runda WRC, która w całości odbywa się na śniegu i lodzie. Przyczepność w tych warunkach zapewniają metalowe bolce wbite w opony. W ubiegłym roku zwyciężył Jari-Matti Latvala za kierownicą Yaris WRC 2017. Druga runda odbędzie się między 15 a 18 lutego.

#### **FIA WRC 2018 – Rajd Monte Carlo – klasyfikacja**

- 1 Sebastien Ogier/Julien Ingrassia (Ford Fiesta WRC) 4h18m55.5s
  - 2 Ott Tänak/Martin Järveoja (Toyota Yaris WRC) +58.3s**
  - 3 Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (Toyota Yaris WRC) +1m52.0s**
  - 4 Kris Meeke/Paul Nagle (Citroen C3 WRC). +4m43.1s
  - 5 Thierry Neuville/Nicolas Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) +4m53.8s
  - 6 Elfyn Evans/Daniel Barritt (Ford Fiesta WRC) +4m54.8s
  - 7 Esapekka Lappi/Janne Ferm (Toyota Yaris WRC) +4m57.5s**
  - 8 Bryan Bouffier/Xavier Panser (Ford Fiesta WRC) +7m39.5s
  - 9 Craig Breen/Scott Martin (Citroen C3 WRC) +9m06.7s
  - 10 Jan Kopecky/Pavel Dresler (Skoda Fabia R5) +16m43.0s
-

# 50 lat limuzyn Mercedes-Benz W 114/W 115

## Rewolucja '68 w klasie średniej wyższej

Dokładnie 50 lat temu, w styczniu 1968 roku, Mercedes-Benz zaprezentował w Sindelfingen całkowicie przebudowane limuzyny klasy średniej wyższej – przodków dzisiejszej Klasy E. Nowa seria modelowa otrzymała oznaczenia W 115 (silniki 4- i 5-cylindrowe) oraz W 114 (jednostki 6-cylindrowe). Jej wizytówką był wyrazisty design, odcinający się od wzornictwa luksusowych limuzyn z gwiazdą. Generacja „ósemek” („/8”, niem. „Strich-Acht”), jak nazywano później serie 114 i 115 z uwagi na rok debiutu, odniosła oszałamiający sukces – to pierwsza rodzina modeli Mercedesa sprzedana w liczbie ponad 1 mln egzemplarzy. Poza limuzynami obejmowała ona wersje coupé, limuzyny z przedłużonym rozstawem osi oraz podwozia dla nadwozi specjalnych.



50 lat temu swoją premierę świętowała „nowa generacja Mercedesów”. Pod tym hasłem 9 i 10 stycznia 1968 roku odbyła się prezentacja zupełnie nowych limuzyn klasy średniej wyższej. Zastąpiły one popularne „skrzydlaki” z jednostkami o

4 cylindrach (W 110), wytwarzane od 1961 roku.

Nową rodzinę pojazdów podzielono na dwa typoszeregi: W 115 (silniki 4- i 5-cylindrowe) oraz W 114 (jednostki 6-cylindrowe). Z zewnątrz obie limuzyny miały identyczne wymiary i różniły się jedynie elementami wyposażenia, kratą chłodnicy oraz kształtem zderzaków. W chwili debiutu na rynek trafiły wysokoprężne warianty 200 D i 220 D oraz benzynowe odmiany 200, 220, 230 i 250. Później ofertę systematycznie poszerzano.

Te bardzo nowoczesne pojazdy – zarówno pod kątem designu, jak i rozwiązań konstrukcyjnych – stanowiły pewną rewolucję. Nie miały jednak nic wspólnego z protestami studentów, do których doszło w 1968 r. Limuzyny „/8” pozwoliły Mercedes-Benz wyraźniej zarysować profil segmentu, do którego należały – segmentu przyszłej Klasy E. Szczególną rolę odegrało tu wprowadzenie nowych wersji nadwoziowych: coupé (rynkowa premiera w listopadzie 1968 r.) oraz limuzyny z przedłużonym rozstawem osi (grudzień 1968 r.).

### **„Właściwie skalkulowana perfekcja”**

Już na pierwszy rzut oka „ósemka” imponuje harmonijnym designem autorstwa Paula Bracqa, pracującego w dziale stylizacji kierowanym przez Friedricha Geigera. Nowe były także rozwiązania konstrukcyjne, takie jak niezależne tylne zawieszenie w postaci tzw. osi wahliwej ukośnej. Inżynierowie zastosowali je z myślą o połączeniu typowego dla Mercedesa komfortu jazdy z jeszcze lepszymi właściwościami jezdnyimi. Tak magazyn motoryzacyjny „auto motor und sport” opisał modele 200 (W 115) oraz 250 (W 114) w numerze 4/1968: *„Mokry, oblodzony (tor) Hockenheimring potwierdził doświadczenia zebrane na trasie Targa Florio: nowa oś znacząco poprawiła stabilność jazdy”*. Ogólne wrażenie, jakie sprawiała nowa limuzyna Mercedes-Benz klasy średniej wyższej, podsumowano w nagłówku artykułu: *„właściwie skalkulowana perfekcja”*.

Prace rozwojowe nad seriami 114 i 115 ruszyły w 1961 r. Prof.

Fritz Nallinger, Członek Zarządu ówczesnego koncernu Daimler-Benz AG odpowiedzialny za rozwój, od samego początku opowiadał się za tym, by nowy model w jeszcze większym stopniu niż dotąd różnił się od pojazdów klasy luksusowej. To oznaczało ostateczny koniec uniwersalnego nadwozia, stosowanego w „skrzydlakach”. Specyfikacja zakładała budowę pojazdu bardziej kompaktowego od W 110, ale o podobnej przestronności. Nowa konstrukcja podwozia miała zapewniać jeszcze lepsze prowadzenie. Już na początku prac projektowych podjęto decyzję o rozszerzeniu palety silnikowej o jednostki 6-cylindrowe.

Tak powstała limuzyna o harmonijnych proporcjach. Rozstaw osi był o 5 cm dłuższy od poprzednika – wzrósł do 275 cm, ale nadwozie skrócono o 5,5 cm, do 468 cm. Równocześnie nowe modele były o 2,5 cm węższe i o 5,5 cm niższe od „małych skrzydlaków”. Rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa zweryfikowano podczas badań obejmujących 26 testów zderzeniowych. Wykazały one, że „ósemki” nie tylko spełniają ówczesne standardy rynku USA w zakresie bezpieczeństwa podczas kolizji przy prędkości do 48 km/h, ale znacznie je przekraczają.

W stosunku do W 110 w szerokim zakresie udoskonalono podwozie samochodu. Dwie ramy pomocnicze połączono z nadwoziem za pomocą gumowych tulei. Z przodu podwójne wahacze z przesunięciem osi obrotu ograniczały nurkowanie podczas hamowania. Z tyłu zastosowano nową tzw. oś wahliwą ukośną z wahaczami półwleczonymi. Pozwoliło to zmniejszyć wahania rozstawu i pochylenia kół w zakrętach oraz w trakcie ugięcia i odbicia. Po raz pierwszy Mercedes-Benz klasy średniej wyższej otrzymał hamulce tarczowe wszystkich kół. Na życzenie dostępne były: wspomaganie kierownicy oraz hydrauliczny układ kontroli prześwitu.

## **Historia sukcesu Klasy E**

Wśród miłośników klasycznych aut Mercedesy klasy średniej wyższej budowane w latach 1968-1976 znane są jako „ósemki” –

„Strich-Acht” (z niem.) lub „Stroke/8”. Oznaczenie to nie zostało jednak wprowadzone przez producenta, ale wzięło się od samych fanów marki. Cyfra „8” pochodzi od roku premiery modelu. Dziś towarzyszy wszystkim odmianom serii modelowych 114 i 115, włącznie z topowymi wersjami 280 i 280 E (debiut w 1972 r.) oraz 240 D 3.0. Ta ostatnia była pierwszym samochodem osobowym z silnikiem o 5 cylindrach. Na rynku zadebiutowała przy okazji liftingu modelu, w roku 1973.

Rynkowy debiut limuzyn serii 114 i 115 nastąpił wkrótce po premierze w styczniu 1968 r. W marcu zbudowano wariant z wydłużonym rozstawem osi i sześcioma oknami (rynkowa premiera w grudniu). Z uwagi na zmianę kąta natarcia/zejścia oraz mniejsze przełożenie tylnego mostu wyposażono go w większe, 15-calowe koła. W październiku gamę skompletowało dwudrzwiowe coupé – jego elegancka i sportowa zarazem karoseria miała ten sam rozstaw osi co standardowe limuzyny, wyróżniała się jednak o 4,5 cm niżej poprowadzoną linią dachu. Po otwarciu drzwi zwalniała się podciśnieniowa blokada oparcia przednich foteli, ułatwiając zajęcie miejsca z tyłu. Na tle limuzyn tylny zderzak coupé przedłużono aż do nadkoli.

„Ósemki” odniosły niekwestionowany sukces: po raz pierwszy Mercedes-Benz wyprodukował ponad 1 mln limuzyn z jednej rodziny modeli – łącznie 1,8 mln (a uwzględniając wszystkie wersje nadwoziowe, nawet ponad 1,9 mln). Także 2-milionowe auto osobowe wyprodukowane przez Mercedesa po 1946 roku to „ósemka”: limuzyna 220 D, zbudowana 9 maja 1968 r. w fabryce w Sindelfingen. Ostatni egzemplarz serii 114/115 powstał w roku 1976, gdy trwała już produkcja następcy, czyli serii 123.

## **Ceniony klasyk**

Dziś „ósemki” – zarówno limuzyny, jak i coupé – są cenionymi klasykami. Na ciekawe egzemplarze można regularnie trafić np. w ofercie klasycznych Mercedesów ALL TIME STARS. ALL TIME STARS działa od 2015 r. i zapewnia maksymalną przejrzystość – sprzedawane pojazdy poddawane są kontroli obejmującej 160



punktów. Ponadto, każdy z nich ma specjalny certyfikat i ocenę minimum 2 w 5-stopniowej skali (gdzie 1 oznacza stan wzorowy, a 5 – wymagający remontu). Samochody prezentowane są na stałej ekspozycji na parterze Muzeum Mercedes-Benz, na internetowej platformie [www.alltime-stars.com](http://www.alltime-stars.com) oraz podczas okolicznościowych imprez i targów.

---

## Hyundai prezentuje szkic nowego modelu Santa Fe

- Santa Fe czwartej generacji odzwierciedla mocną pozycję marki Hyundai w segmencie SUV
- Nowy Santa Fe został wyposażony w innowacyjne rozwiązania wspomagające bezpieczeństwo

Hyundai ujawnił pierwsze informacje dotyczące modelu Santa Fe Nowej Generacji, którego światowa premiera odbędzie się w lutym, a europejska prezentacja będzie miała miejsce podczas targów motoryzacyjnych w Genewie. Santa Fe czwartej generacji ma kontynuować globalny sukces swoich poprzedników. Od 2000 roku do europejskich klientów trafiło ponad 400 tysięcy sztuk modelu Santa Fe.

Samochód został wyposażony w pełny pakiet systemów bezpieczeństwa oferowanych przez markę Hyundai pod wspólnym szyldem technologicznym Smart Sense. W Santa Fe pojawia się innowacyjne w branży rozwiązanie Rear Occupant Alert, które monitoruje obecność pasażerów tylnych siedzeń i przypomina kierowcy o ich pozostawieniu, kiedy opuszcza on samochód.

W Nowym Santa Fe rozbudowano także system ostrzegania o ruchu poprzecznym. Aby zminimalizować ryzyko kolizji np. przy

wyjeżdżaniu z miejsca parkingowego o ograniczonej widoczności, system ostrzega kierowcę dźwiękowo o nadjeżdżającym pojeździe oraz automatycznie zatrzymuje samochód.

Santa Fe Nowej generacji będzie dostępny w Polsce w połowie 2018 roku.

---

## Nowy Golf Sportsvan już dostępny w przedsprzedaży

- *Golf Sportsvan po liftingu ma bogatsze wyposażenie seryjne*
- *nowe systemy asystujące, m.in. rozpoznający obecność pieszych na jezdni, Emergency Assist, Trailer Assist i ułatwiający jazdę w korku*
- *system multimedialny z ekranem pokrytym szklaną taflą i sterowany przy pomocy gestów elementem wyposażenia dodatkowego*

**We wrześniu podczas Międzynarodowej Wystawy Samochodowej (IAA) Volkswagen zaprezentował Golfa Sportsvana po liftingu. Model ten jest wyposażony w jeszcze więcej systemów asystujących oraz w sprzęt multimedialny nowej generacji (w najbogatszej wersji sterowany przy pomocy gestów). Seryjne wyposażenie wzbogacono ponadto o diodowe lampy z tyłu, sprzęt audio Composition Colour oraz o system rozpoznawania zmęczenia kierowcy. Cena Golfa Sportsvana w podstawowej wersji (z silnikiem 1.0 TSI o mocy 63 kW/85 KM) wynosi 73.790 złotych.**

Wcześniej Volkswagen zmodernizował Golfa, teraz przyszedł czas na Golfa Sportsvana. Model ten wyróżnia się jeszcze bardziej wyrazistą stylistyką – nowy kształt mają m.in. zderzaki, zastosowano nowe halogenowe reflektory z diodowymi światłami do jazdy dziennej, w pełni LED-owe reflektory zamiast ksenonowych, a wszystkie wersje auta wyposażono seryjnie w

diodowe lampy z tyłu. Z zewnątrz w oczy rzucają się ponadto koła z lekkich stopów (mogą być w rozmiarze 16, 17 lub 18 cali) oraz nowe lakiery, a wśród nich lakier w kolorze czerwonym Cranberry Red dostępny wyłącznie do Golfa Sportsvana. Wnętrze zdobią teraz nowe elementy dekoracyjne, nowa tapicerka, w tym skórzana, różnorodne konfigurowanie wnętrza ułatwia natomiast tylna kanapa, którą można przesuwac w zakresie 18 cm.

W Golfie Sportsvanie po face liftingu zastosowano wiele innowacji technicznych. Na szczególną uwagę zasługuje opcjonalny system radiowo-nawigacyjny „Discover Pro” z 9,2-calowym ekranem; można go obsługiwać także przy pomocy gestów. W systemie tym nie zastosowano tradycyjnych przycisków ani pokręteł, obsługa odbywa się poprzez ekran dotykowy oraz za pomocą pięciu pól po lewej stronie ekranu.

Poprzez aplikację „Media Control” Volkswagen umożliwia również podłączenie tabletów (i smartfonów) do samochodowego sprzętu multimedialnego. Dzięki tej aplikacji wieloma funkcjami tego systemu można wygodnie sterować poprzez tablet – z każdego miejsca w kabinie. Tablet podłącza się wtedy bezprzewodowo do opcjonalnego systemu multimedialnego „Discover Media” lub „Discover Pro”.

Większe bezpieczeństwo i wygodę w Golfie Sportsvanie zapewniają nowe systemy asystujące: dostępny w standardzie rozpoznający obecność pieszych na jezdni (element systemu Front Assist z funkcją hamowania awaryjnego City), dostępne za dopłatą – ułatwiające jazdę w korku (częściowo automatyczna jazda do prędkości 60 km/h), Emergency Assist, Park Assist oraz ochrony pasażerów najnowszej generacji, a także Trailer Assist (włącznie z Park Assist), który ułatwia cofanie autem ciągnącym przyczepę.

W chwili rozpoczęcia sprzedaży nowego Golfa Sportsvana można zamówić z najnowszymi silnikami benzynowymi TSI (1.0 TSI o mocy 63 kW/85 KM oraz 81 kW/110 KM), a także 1.5 TSI ACT o

mocy 95 kW/130 KM i 110 kW/150 KM. Dwie najmocniejsze jednostki napędowe TSI są wyposażone w aktywny system odłączania części cylindrów, który w określonych fazach pracy silnika wyłącza z pracy dwa spośród czterech cylindrów zmniejszając w ten sposób zużycie paliwa i emisję szkodliwych substancji. Ofertę jednostek napędowych dostępnych do Golfa Sportsvana po face liftingu uzupełnią dwa wydajne silniki Diesla (TDI).

---

## Niezawodne francuskie samochody

**Jako pierwsi informujemy Was, że w najnowszym raporcie brytyjskiego Warranty Direct znajdziemy informację, iż drugie pod względem niezawodności na Wyspach są marki francuskie. Citroen, Peugeot i Renault mają duże powody do radości. Co na to media motoryzacyjne w Polsce?**

Wiecie, jaki jest problem z dominacją niemieckich koncernów wydawniczych na polskim rynku prasowym? Brak realnego dostępu do obiektywnej wiedzy, co odczuwamy szczególnie mocno w branży motoryzacyjnej. Ich tematyka jest bowiem dość jednostronna, co jednocześnie utrwała mity od lat krążące wśród polskich kierowców. W efekcie szczytem marzeń wielu Polaków, zupełnie niesłusznie, jest używany niemiecki samochód. Co ciekawe – na przestrzeni ostatnich kilku dekad, gdy budujemy demokrację, acz już nie ludową, zmieniły się nieco preferencje, ale nie co do kraju pochodzenia samochodu, tylko co do marek. Może nie obrzydzący, ale deprecjonowany jest Mercedes, kiepsko oceniany jest Opel (niemiecki przecież, choć należący do amerykańskiego General Motors, więc mało rasowy...), za to wychwalany pod niebiosa jest VW i jego klony.

Przez takie, dość konsekwentne działanie, w wielu polskich głowach od lat pokutuje przekonanie, że jeśli samochód, to niemiecki, ewentualnie japoński, ale w żadnym razie nie inny. Kiedy więc oglądacie zdjęcia dodawane na portalach społecznościowych chociażby, to koło nieotynkowanego domu nader często stoi jakiś Golf czy Passat, przy którym biega pies. I – o dziwo – rzadko jest to owczarek niemiecki, choć i buldogi francuskie widuje się nieczęsto ☐

Na szczęście oprócz tego dość monotematycznego rynku prasy kolorowej jest jeszcze Internet. A tam znaleźć można wiele obiektywnych informacji. I z przynajmniej części z nich wynika, że wcale te francuskie samochody są dobre a nawet bardzo dobre. Co więcej – sami podawaliście przykłady na to, że w Niemczech nawet niemiecki „Auto Bild” potrafi przyznać zwycięstwo w teście porównawczym samochodowi znad Sekwany. A ten sam artykuł, z tymi samymi zdjęciami i nierzadko niemalże tym samym tekstem w przetłumaczonej na język polski edycji, przyznaje zwycięstwo samochodowi marki niemieckiej lub innej, spychając oryginalnego zwycięzcę nawet na koniec stawki. „Dziennikarze”, którzy się tego dopuścili, jeśli w ogóle raczą odpowiedzieć na pytanie dlaczego, tłumaczą się inną skalą i inną wagą ocen w naszym kraju. Prawda panie [Krasnodebski](#)?

Dziś przedstawiamy Wam materiał, który nadesłali nam niezależnie od siebie nasi Czytelnicy **mick** i **adi** – o wynikach badań niezawodności samochodów osobowych na Wyspach Brytyjskich. Przeprowadza je znany dobrze Warranty Direct, którego opinie stoją w ciekawej opozycji do powszechnie publikowanych danych z rynku niemieckiego. Ale tych brytyjskich w polskojęzycznej prasie motoryzacyjnej raczej nie uświadczycie. Czy dlatego, że stanowią dziwną kontrę dla tych z TÜV-u, ADAC-u, czy Dekry?

Najnowszy raport [Warranty Direct](#) dowodzi bowiem, że drugie pod względem niezawodności samochody w Wielkiej Brytanii to marki francuskie. Te same, które zwykle okupują doły tabel rankingów z Niemiec, i to bez względu na to, kto zestawienie sporządza.

Czy to przypadek, że te właśnie marki francuskie są dla Niemców zagrożeniem na rynku motoryzacyjnym? Owszem, nie we wszystkich segmentach, ale w tych, w których operują – naprawdę są. Gra idzie o ogromne pieniądze, dlatego tak często da się wyczytać, czy to wprost, czy między wierszami, jakoby francuskie koncerny dołowały, były niedochodowe, a przy życiu utrzymują je tylko rządowe kroplówki z gotówką. Tylko że PSA Peugeot DS Citroën jest wciąż drugim koncernem motoryzacyjnym w Europie (pod względem sprzedaży), a i Grupa Renault nie ma się czego wstydzić, mając w portfelu tak wielki sukces jak Dacia czy japońskiego Nissana.

Niemieckie pisma, zwłaszcza ukazujące się w takich krajach, jak Polska, gdzie o rzetelną wiedzę niełatwo, zaś o mity i przyjmowanie na wiarę wręcz przeciwnie, deprecjonują więc samochody inne niż nieniemieckie. Co więcej – wiele witryn internetowych (Interia, Onet) też zostało przejętych przez niemieckie wydawnictwa, dzięki czemu pod pozorem internetowej obiektywności coraz częściej prawdopodobnie zalewani jesteśmy propagandą także z tej strony.

Na szczęście są różne strony niezależne, jak choćby Francuskie.pl. Niezależne, ponieważ prowadzimy to przedsięwzięcie za własne pieniądze i robimy to z pasji do motoryzacji. A na samochody francuskie patrzymy krytycznie, zdarza nam się dostrzec wady w testowanych samochodach. Chociaż widzimy sporo zalet.

Wróćmy jednak do rankingu Warranty Direct. Okazuje się, że niemieckie samochody (oceniało marki Audi, BMW, Mercedes-Benz, Mini, Smart i Volkswagen) zdołały razem do kupy wypracować dopiero szóste miejsce. Wyprzedziły je samochody japońskie (Honda, Lexus, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota), francuskie (Citroën, Peugeot, Renault), koreańskie (oczywiście z Korei Południowej □ Hyundai, Kia, SsangYong), amerykańskie (ze Stanów Zjednoczonych: Chevrolet, Chrysler, Ford, Jeep) i szwedzkie (Saab, Volvo). Za Niemcami sklasyfikowano auta włoskie (Alfa Romeo, Fiat) i brytyjskie

(Jaguar, Land Rover, Vauxhall), co mnie naprawdę zaskoczyło – wszak to Angole sporządzili raport! W rankingu pominięto dwie marki koncernu VAG – czeską Škodę i hiszpańskiego Seata.

Na co zwraca uwagę omawiany ranking? Oceniane są cztery główne kryteria: częstotliwość awarii, koszty naprawy, czas trwania naprawy oraz średni wiek i przebieg samochodów. Oceniany dystans – 50 tysięcy kilometrów. W Polskich warunkach to zapewne 3-4 lata eksploatacji.

Co się psuje najczęściej w samochodach „czołówki”? W autach japońskich zwrócono uwagę głównie na podwozie, a konkretnie – na elementy zawieszenia. W Zjednoczonym Królestwie to średnio 25% usterek aut japońskich marek. Uuuu, to w Polsce problem musi być jeszcze większy, wszak nasze drogi generalnie raczej trudno uznać za lepsze, niż brytyjskie □ W samochodach francuskich i koreańskich problemem jest zaś układ elektryczny i elektroniczny odpowiedzialny na Wyspach odpowiednio za 29% i 22% usterek. Podejrzewam jednak, że wynika to po prostu ze zwykle bardzo bogatego wyposażenia zarówno aut francuskich. Przyjemności napędzanych prądem mamy wszak w naszych samochodach mnóstwo, prawda?

*„W dzisiejszych czasach przemysł motoryzacyjny nie ma już tak ostrych krawędzi, jeśli chodzi o narodowość, jak kiedyś. Mimo to przeciętny konsument zachowuje wiele przyzwyczajeń i bez względu na to gdzie jest produkowane dane auto i z jakiego kraju pochodzą komponenty użyte do jego produkcji, myśli się o nim, jako o samochodzie z macierzystego kraju” – twierdzi dyrektor zarządzający Warranty Direct, David Gerrans. Ma pełną rację – wszak nawet w nazwie naszego wortalu piszemy o samochodach francuskich, choć ich produkcja odbywa się na terenie wielu krajów i wykorzystuje się w tym procesie podzespoły najróżniejszych firm z branży. „Klienci ulegają pewnym utartym opiniom na temat produktów z krajów, z których pochodzą konkretne marki. Często używanym wyrażeniem jest »niemiecka jakość«, czy »niemiecka niezawodność«, a nasze badania dowodzą, że to wcale nie jest takie oczywiste. I z*

*drugiej strony – często uważane za delikatne auta francuskie w naszym rankingu od dawna plasują się wysoko” – dodaje David Gerrans.*

Dobrze byłoby dopuścić do głosu na polskim rynku mediowym i motoryzacyjnym także pisma z innych krajów niż Niemcy. Niestety nasi zachodni sąsiedzi przejęli już tak dużo polskich tytułów, bądź wprowadzili na nasz rynek mediowy nowe, że naprawdę niełatwo teraz stawiać im czoła. My to robimy codziennie i zachęcamy wszystkich dziennikarzy, którzy mogą sobie pozwolić na niezależność o pisanie szczerze i obiektywnie. Raport Warranty Direct udowadnia, że polscy dziennikarze mają się nad czym zastanawiać.

Francuskie marki są komfortowe, mają nowatorskie rozwiązania techniczne, oferują wiele za stosunkowo nieduże pieniądze. Takie jest moje zdanie i mam do niego prawo. I cieszę się, że nie jestem w tym osamotniony.



[Krzysztof](#)

<http://www.francuskie.pl>

*Pasjonat francuskiej motoryzacji. Autor największej ilości artykułów i wiadomości. Miłośnik szybkiej jazdy po krętych drogach. Regularnie odwiedza targi motoryzacyjne, a jego testy samochodów należą do najdokładniejszych w Sieci. Nieustępliwy tropiciel nieścisłości i braku obiektywizmu w prasie motoryzacyjnej.*

---



# Wszystkie nowe modele Volkswagena z 2017 roku z tytułem „Best in Class” przyznany przez Euro NCAP

- *Polo, T-Roc i Arteon najbezpieczniejszymi samochodami w swoich klasach w 2017 roku*
- *w 2017 roku Volkswagen ma najwięcej wyróżnionych modeli ze wszystkich producentów*
- *w minionych latach tytuł „Best in Class” zdobyły również Touran (2015 rok) i Tiguan (2016 rok)*

**2017 rok należał do najbardziej pracowitego dla ekspertów z Euro NCAP. W ciągu ostatnich 12 miesięcy niezależna organizacja zajmująca się oceną bezpieczeństwa samochodów przeprowadziła testy zderzeniowe blisko 70 aut z różnych klas. Wśród nich były trzy nowe modele Volkswagena, które debiutowały w ubiegłym roku – Polo, T-Roc i Arteon. Każdy z nich uzyskał nie tylko najwyższą 5-gwiazdkową ocenę, ale zasłużył również na tytuł „Best in Class” w segmencie – odpowiednio – supermini, małych SUV-ów i luksusowych limuzyn.**

Ponieważ oceny wyrażone w gwiazdkach w testach Euro NCAP nie mogą być bezpośrednio porównywane między samochodami, które należą do różnych klas, w każdej z nich wprowadzono kategorię „Best in Class”. Dzięki temu od razu wiadomo, które modele zdały test najlepiej i poradziły w nim sobie lepiej niż konkurencji. Z roku na rok Euro NCAP winduje wymagania dla każdej zdobytej gwiazdki. Tytuł „Najlepszego w klasie” jest przyznawany raz w roku i dotyczy samochodów, które były oceniane według tych samych kryteriów.

W 2017 roku tytuł „Best in Class” w klasie samochodów małych

powędrował do VW Polo, w segmencie małych SUV-ów do VW T-Roca, a w klasie luksusowych limuzyn – do VW Arteona. Oprócz wytrzymałej konstrukcji, którą zapewnia modułowa płyta podłogowa MQB, każdy z tych modeli seryjnie jest wyposażony w – między innymi – zaawansowany system bezpieczeństwa Front Assist, a T-Roc i Arteon również w Lane Assist.

„Bezpieczeństwo dla marki Volkswagen jest niezwykle ważne, dlatego nawet w przypadku miejskiego Polo, już w wyposażeniu standardowym znajdują się bardzo zaawansowane systemy zapobiegające wypadkom. Dzięki temu najnowsza technologia dostępna jest dla wszystkich kierowców.” – powiedział Tomasz Tonder, PR Manager marki Volkswagen.

Front Assist, czyli system monitorowania obszaru przed autem, rozpoznaje – dzięki czujnikom (radarowym i laserowym) – kiedy odległość do auta jadącego z przodu jest zbyt mała i pomaga skrócić drogę hamowania. System ostrzega kierowcę o niebezpieczeństwie sygnałami graficznymi i akustycznymi oraz poprzez krótkie i zdecydowane przyhamowanie auta. Front Assist przygotowuje również układ hamulcowy samochodu do awaryjnego hamowania. W sytuacjach, w których kolizji nie da się uniknąć, system automatycznie spowoduje pełne hamowanie samochodu. System rozpoznaje również rowerzystów i pieszych.

Lane Assist, czyli asystent utrzymywania pasa ruchu, jest aktywny od prędkości 65 km/h. Kamera przy lusterku wewnętrznym obserwuje oznaczenia na jezdni i określa położenie auta. Gdy samochód w sposób niezamierzony przez kierowcę zacznie zjeżdżać ze swojego pasa ruchu, Lane Assist ostrzeże kierowcę i skoryguje tor jazdy. Lane Assist nie reaguje jeśli przed zjazdem z pasa ruchu kierowca włączy kierunkowskaz.

W minionym roku Volkswagen otrzymał kilka nagród za najbardziej zaawansowany system dbający o bezpieczeństwo, którym jest Emergency Assist. System monitoruje działania kierowcy, żeby w granicach swoich możliwości zapobiec wypadkowi lub co najmniej złagodzić jego skutki. Jeśli okaże

się, że kierowca nie używa podczas jazdy żadnego pedału, ani nie operuje kierownicą, zostanie wezwany – sygnałem akustycznym i graficznym, a także poprzez nieprzyjemne szarpnięcie hamulcem – do przejęcia kontroli nad pojazdem. Gdy nie nastąpi żadna reakcja z jego strony, system powoduje stopniowe hamowanie samochodu aż do jego zatrzymania się oraz automatycznie uruchamia światła awaryjne, by ostrzec innych uczestników ruchu o niebezpiecznej sytuacji. Aktywny tempomat ACC utrzymuje przy tym stałą odległość od poprzedzającego pojazdu, a asystent pasa ruchu Lane Assist sprawia, że samochód nie zjeżdża ze swojego pasa. Gdy pojazd już stoi, w celu zwiększenia bezpieczeństwa automatycznie uruchomiony zostaje elektroniczny hamulec postojowy.

---

## Nowy Nissan LEAF

- W Europie co 12 minut sprzedawany jest nowy Nissan LEAF
- W 100% elektryczny napęd, wydłużony zasięg, dynamiczny wygląd i zaawansowane technologie zwiększające bezpieczeństwo
- Pełen najnowocześniejszych technologii z zakresu Inteligentnej Mobilności Nissana: zaawansowany system wspomagający kierowcę ProPILOT oraz innowacyjna technologia e-Pedal zwiększają przyjemność i swobodę jazdy
- Nowoczesna stylistyka wnętrza i funkcje łączności zapewniają kierowcy większą przestrzeń i optymalną funkcjonalność

Zaledwie trzy miesiące od premiery nowego Nissana LEAF marka ogłosiła, że otrzymała już ponad 12 000 zamówień na drugą generację modelu. W rezultacie co 12 minut w Europie sprzedawany jest kolejny egzemplarz najnowszej odsłony

najpopularniejszego samochodu elektrycznego na świecie.

Od wprowadzenia pierwszej generacji Nissana LEAF do sprzedaży w 2010 roku zdecydowało się na niego ponad 283 000 klientów – a teraz jego zupełnie nowa odsłona zapewnia jeszcze dłuższy zasięg oraz wyróżnia się nowoczesnym, dynamicznym wyglądem. Dodatkowo na wyposażeniu znajdują się wiodące w swojej klasie, zaawansowane technologie wspomagające kierowcę oraz rozbudowane funkcje łączności.

Philippe Saillard, starszy wiceprezes ds. sprzedaży i marketingu w Nissan Europe, powiedział: *„Nowy Nissan LEAF jest najbardziej zaawansowanym i przystępnym stuprocentowym samochodem elektrycznym. Jest również symbolem Inteligentnej Mobilności Nissana, naszego planu na przyszłość, dotyczącego zmiany podejścia do mobilności oraz zasilania pojazdów i ich funkcjonowania w społeczeństwie. Ten model dostarcza więcej radości i emocji oraz zapewnia lepszą łączność ze światem niż jakikolwiek inny oferowany dotychczas samochód elektryczny przeznaczony dla masowego odbiorcy. Jest po prostu niesamowity”*.

Po europejskiej premierze nowego modelu LEAF podczas wydarzenia Nissan Futures 3.0, które odbyło się w październiku, wzbudził on niespotykane dotychczas zainteresowanie zarówno wśród nowych, jak i obecnych użytkowników samochodów elektrycznych. Dotychczas zamówiono ponad 12 000 egzemplarzy modelu, choć w europejskich salonach model będzie dostępny dopiero od lutego.

### **Nowy sposób myślenia**

Nissan LEAF jest wizytówką Inteligentnej Mobilności Nissana. Zapewnia zupełnie nowe wrażenia i poziom przyjemności z jazdy, a także pewności prowadzenia oraz kontaktu z otoczeniem.

Propozycja, jaką Nissan składa swoim klientom, opiera się na trzech filarach:

- Inteligentna Energia, której ucieleśnieniem jest zastosowany w modelu LEAF zaawansowany, nowy układ napędowy z akumulatorem 40 kWh, o większej efektywności energetycznej, momencie obrotowym oraz mocy zapewniającej niezapomniane emocje podczas jazdy;
- Inteligentna Jazda, czyli technologie mające na celu zwiększenie pewności za kierownicą podczas jazdy, podwyższenie poziomu bezpieczeństwa i redukcja stresu;
- Inteligentna Integracja, czyli łączność pojazdu z otoczeniem za pośrednictwem wbudowanych funkcji oraz z siecią elektroenergetyczną poprzez unikatową, dwukierunkową technologię ładowania.

Nowy Nissan LEAF jest czymś znacznie więcej niż w 100% elektrycznym samochodem – jest mobilną jednostką zasilającą, dzięki której klienci mogą zarządzać korzystaniem z energii zarówno w domu, jak i w biurze.

### **Stylowy wygląd, który pokochają klienci**

Długość całkowita wynosząca 4,49 m, szerokość 1,79 m, wysokość 1,54 m i rozstaw osi 2,70 m sprawiają, że Nissan LEAF prezentuje się zgrabnie i dynamicznie, a dodatkowo charakteryzuje się doskonałą aerodynamiką ze współczynnikiem oporu ( $C_x$ ) wynoszącym 0,28. Każdy, kto zna wzornictwo Nissana, natychmiast rozpozna charakterystyczne reflektory w kształcie bumerangu i przód z motywem litery V, z kolei niebieskie detale, takie jak osłona wlotu powietrza czy listwa na tylnym zderzaku, podkreślają bezemisyjną charakterystykę pojazdu.

Model jest dostępny w 10 kolorach nadwozia: niemetalizowanymi białym i czerwonym, metalizowanymi brązowym, grafitowym, jasnozielonym, srebrnym, czerwonym i czarnym, białym perłowym oraz w wersji dwukolorowej z nadwoziem w kolorze białym perłowym z czarnym metalizowanym lakierem na dachu i oprawach lusterek bocznych.

### **Wnętrze zaprojektowane z myślą o kierowcy**

Wnętrze nowego Nissana LEAF zostało zaprojektowane przede wszystkim pod kątem kierowcy. Przemyślane zagospodarowanie przestrzeni zapewnia optymalną funkcjonalność. Przedni panel w formie „szybującego skrzydła” oraz intensywnie niebieskie przeszycia na fotelach, desce rozdzielczej i kierownicy sprzyjają relaksowi i podkreślają wysoką jakość wykonania. Bagażnik o pojemności 435 litrów i składana tylna kanapa, dzielona w proporcjach 60/40, zapewniają imponujące możliwości przewożenia bagażu i maksymalną funkcjonalność, czyniąc nowego Nissana LEAF idealnym samochodem rodzinnym. Maksymalna pojemność bagażnika ze złożonymi siedzeniami wynosi 1176 litrów.

### **Dłuższy zasięg, więcej emocji**

Nowy elektryczny zespół napędowy rozwija 150 KM mocy i 320 Nm momentu obrotowego, co przekłada się na przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 7,9 s i jest jednym z najlepszych wyników w tym segmencie. Nowy Nissan LEAF ma zasięg 378 km według NEDC (oczekuje na ostateczną homologację). Ponadto model jest pierwszym samochodem z napędem elektrycznym przetestowanym zgodnie z procedurą WLTP\*, która wykazała, że zasięg w cyklu miejskim wynosi nawet 415 km na jednym ładowaniu. Tego typu test dokładniej odzwierciedla rzeczywiste sytuacje, co oznacza że kierowcy mogą podróżować dłużej, a dodatkowo korzystać z rozbudowanej europejskiej sieci szybkich ładowarek CHAdeMO.

Czas ładowania do 80% (szybkie ładowanie – 50 kW) zajmuje od 40 do 60 minut oraz 7,5 godziny do 100% za pomocą ładowarki naściennej Wallbox o mocy 7 kW.

### **Zaawansowane systemy bezpieczeństwa**

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, nowy Nissan LEAF zapewnia wysoką pewność prowadzenia. Pojazd już w wersji podstawowej jest standardowo wyposażony w sześć poduszek powietrznych (przednie, boczne i kurtynowe), zaczepy ISOFIX, system zapobiegający blokowaniu kół przy hamowaniu (ABS), elektryczny

rozdział siły hamowania (EBD), wspomaganie hamowania (BA) oraz system wspomagania ruszania pod górę (HSA). System rozpoznawania znaków drogowych oraz ostrzeżenie o pojeździe w martwym polu są dostępne standardowo od wersji Visia, podobnie jak inteligentny system hamowania awaryjnego z rozpoznawaniem pieszych i rowerzystów.

Zaawansowane technologie zwiększające bezpieczeństwo, takie jak ostrzeżenie o niezamierzonej zmianie pasa ruchu, inteligentny system interwencji przy niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu i ostrzeżenie o ruchu poprzecznym również należą do standardowego wyposażenia każdej wersji modelu.

### **Zaawansowane technologie wspomagające kierowcę**

Nowy Nissan LEAF jest wyposażony w innowacyjne technologie z zakresu Inteligentnej Mobilności Nissana, takie jak zaawansowany system wspomagający kierowcę ProPILOT, który podnosi bezpieczeństwo i komfort prowadzenia pojazdu, a także system w pełni autonomicznego parkowania ProPILOT Park.

Z systemu **ProPILOT** można korzystać podczas jazdy jednym pasem autostrady, zarówno podczas jazdy z wysoką prędkością, jak i przy dużym natężeniu ruchu.

Kierowca może uruchomić system ProPILOT równie łatwo, jak tradycyjny tempomat, ustawiając żądaną prędkość jazdy i odległość od poprzedzającego pojazdu. Korzystając z radaru i kamery, system ProPILOT dostosuje prędkość do pojazdu znajdującego się z przodu oraz będzie utrzymywał pojazd na środku pasa ruchu. Z technologii można również korzystać podczas jazdy w korku, dzięki czemu codzienne dojazdy staną się bardziej komfortowe i mniej męczące.

Również podczas jazdy w korku system ProPILOT automatycznie ocenia odległość od pojazdu poprzedzającego, uruchamiając hamulce, aż do całkowitego zatrzymania, jeśli zajdzie taka potrzeba. Co ważne, samochód nie ruszy z miejsca, nawet jeżeli

kierowca zdejmie stopę z pedału hamulca, dopóki nie zostanie wznowiony ruch. Jak tylko to nastąpi, pojazd ruszy automatycznie. Jeśli ruch zatrzyma się na czas dłuższy niż 3 sekundy, system ProPILOT zostanie uruchomiony ponownie po dotknięciu pedału przyspieszenia lub naciśnięciu przycisku „resume/+” na kierownicy.

**ProPILOT Park** to funkcja automatycznego parkowania praktycznie bez udziału kierowcy. System potrafi parkować zarówno równolegle, jak i prostopadle (przodem i tyłem) – wystarczy, że kierowca nowego Nissana LEAF wybierze jedną z dostępnych opcji. Po naciśnięciu przycisku ProPILOT Park nowy Nissan LEAF przejmie manewr parkowania, a po jego zakończeniu automatycznie uruchomi hamulec postojowy.

### **Technologia e-Pedał**

Rewolucyjna technologia e-Pedał w nowym Nissanie LEAF zmienia sposób prowadzenia pojazdu. Ruszanie, zwiększanie i zmniejszanie prędkości oraz zatrzymywanie jest możliwe przy użyciu wyłącznie pedału przyspieszenia. Wystarczy zwolnić pedał przyspieszenia, aby samochód płynnie wytracił prędkość, a następnie zatrzymał się i nie ruszył z miejsca, nawet na wzniesieniu, bez konieczności naciskania pedału hamulca. W rezultacie technologia e-Pedał eliminuje konieczność ciągłego przenoszenia stopy z pedału przyspieszenia na hamulec w celu zmniejszenia prędkości lub zatrzymania pojazdu. Pomaga to zredukować zmęczenie i stres podczas codziennej jazdy po mieście, ograniczając korzystanie z pedału hamulca nawet o 90% w porównaniu do tradycyjnych pojazdów.

### **Wyjątkowy system informacyjno-rozrywkowy**

W drugiej generacji Nissana LEAF na nowym kolorowym, udoskonalonym ekranie TFT o przekątnej 7 cali wyświetlane są najważniejsze informacje, w tym komunikaty z systemów audio i nawigacji.

Systemu nawigacji NissanConnect EV jest wyposażony w łącze



Bluetooth i radio z tunerem DAB. Poza standardowymi funkcjami nawigacji przekazuje w czasie rzeczywistym informacje o najbliższych punktach ładowania samochodów elektrycznych. W celu zapewnienia rozszerzonej łączności dostępne są również interfejsy Apple CarPlay i Android Auto (w zależności od rynku).

Jedną z najpopularniejszych funkcji, która dostępna była także w Nissanie LEAF pierwszej generacji, jest możliwość ustawienia klimatyzacji tak, aby uruchamiała się o wyznaczonej godzinie, ogrzewając lub chłodząc kabinę jeszcze przed rozpoczęciem podróży. Dzięki temu użytkownicy mogą zaoszczędzić energię z akumulatora poprzez ogrzewanie lub chłodzenie wnętrza pojazdu przy użyciu zewnętrznego źródła zasilania w trakcie ładowania.

\* Przeprowadzana zgodnie z przepisami UE, światowa zharmonizowana procedura badań pojazdów lekkich (ang. Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP), jest testem laboratoryjnym mającym na celu pomiar zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> przez samochody osobowe, a także poziomu emisji innych zanieczyszczeń.

---

## Światowa premiera nowego Volkswagena Jetty w Detroit

- Nowa Jetta została stworzona specjalnie z myślą o rynku amerykańskim
- Auto wyposażono w innowacyjne systemy asystujące i nowej generacji cyfrowe zegary
- Jetta, wyprodukowana w liczbie 17,5 miliona egzemplarzy, jest światowym bestsellerem

**Volkswagen rozpoczyna 2018 rok prezentując w Detroit nową**

**Jettę. W ramach North American International Auto Show (14-28 stycznia) Volkswagen przedstawia amerykańskim klientom i międzynarodowym mediom siódmą generację tego światowego bestsellera.**

Dr Herbert Diess, Prezes Zarządu Marki Volkswagen, powiedział: „Liczba 17,5 miliona wyprodukowanych egzemplarzy świadczy o tym, że Jetta to jeden z tych modeli Volkswagena, które odniosły największy sukces w swojej historii; 3,2 miliona aut z tej liczby sprzedano dotychczas w USA. Teraz wprowadzamy na rynek zupełnie nową Jettę. Została stworzona przede wszystkim z myślą o naszych klientach w Ameryce Północnej. Zaprojektowaliśmy ją jako czterodrzwiowe coupe. Zegary w jej wnętrzu, jeśli zażyczy sobie tego klient, mogą być cyfrowe. Współdziałające z otoczeniem systemy asystujące zapewniają najwyższy komfort i bezpieczeństwo jazdy. Dzięki modelom Jetta i Arteon (sprzedaż tego drugiego auta rozpocznie się w USA także w 2018 roku), nasza ofensywa na rynku północnoamerykańskim zyska jeszcze większą dynamikę”.

W 2017 roku Volkswagen wprowadził na rynek USA dwa nowe SUV-y – Tiguan (w Europie odpowiednikiem jest Tiguan Allspace) oraz Atlasa, zwiększając swoją łączną sprzedaż o 5 procent w porównaniu z poprzednim rokiem. Nowe Jetta i Arteon mają umocnić ten trend. Również w 2018 roku i w kolejnych latach w Stanach Zjednoczonych będą debiutować dwa nowe modele Volkswagena. W wyniku tej ofensywy produktowej do końca 2020 roku zostanie odnowiona cała paleta modeli oferowanych w tym kraju.

Nowa Jetta, najbardziej nowoczesna w historii tego modelu, gra bardzo ważną rolę w przebudowie oferty Volkswagena na rynku USA. W seryjnym wyposażeniu większości wersji tego modelu znajdują się teraz takie systemy asystujące, jak np. Front Assist (monitorujący otoczenie przed autem) czy asystent Blind Spot (kontrolujący pojazdy w martwym polu). Jako jeden z pierwszych samochodów tej klasy na amerykańskim rynku Jetta będzie mogła być wyposażona ponadto w zestaw cyfrowych

wskaźników (Active Info Display). Nowością są także systemy infotainment nowej generacji oraz 400-watowy system dźwiękowy amerykańskiej firmy Beats by Dr. Dre. Active Info Display oraz systemy multimedialne współpracują ze sobą i zostały tak rozmieszczone, że kierowca postrzega je jako jedną, prostą w obsłudze cyfrową powierzchnię.

Bardzo wyrazista jest także stylistyka nowej Jetty. Nadwozie w kształcie coupe przypomina raczej sportowe Gran Turismo niż klasyczną limuzynę. Współczynnik Cx (oporu powietrza) wynosi 0,27, a więc z punktu widzenia aerodynamiki okazuje się o 10 procent korzystniejszy niż w wypadku poprzedniej Jetty. Ma to pozytywny wpływ na zużycie paliwa przez benzynowy silnik turbo 1.4 TSI (o mocy 110 kW/150 KM) z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Seryjnie Jetta jest wyposażona w 6-biegową mechaniczną skrzynię biegów, w ramach opcji można zamówić nową 8-stopniową przekładnię automatyczną. Nowa Jetta pojawi się na rynku w pierwszym kwartale roku – najpierw w Meksyku, a w drugim kwartale w Stanach Zjednoczonych.

---

## **NIE OBSŁUGUJ NAWIGACJI W CZASIE JAZDY!**

Nawigacja satelitarna ułatwia życie rzeszy kierowców, pozwalając bez problemu poruszać się po nieznanym terenie. Z drugiej strony korzystanie z takiego sprzętu w czasie jazdy może być przyczyną zagrożenia na drodze. Z badań wynika, że kierowcy na obsługę nawigacji poświęcają ok. 5% czasu podróży, co oznacza trzy minuty podczas godzinnej trasy. Tymczasem do 10-30% wypadków w Europie przyczynia się rozproszenie uwagi. W dodatku nawigacja nie zawsze zapewnia prawidłowe wskazówki. Jak mądrze używać tego rodzaju urządzeń?

**Nawigacja satelitarna ułatwia życie rzeszy kierowców, pozwalając bez problemu poruszać się po nieznanym rejonach. Z drugiej strony korzystanie z takiego sprzętu w czasie jazdy może być przyczyną zagrożenia na drodze. Z badań wynika, że kierowcy na obsługę nawigacji poświęcają ok. 5% czasu podróży\*, co oznacza trzy minuty podczas godzinnej trasy. Tymczasem do 10-30% wypadków w Europie przyczynia się rozproszenie uwagi\*\*. W dodatku nawigacja nie zawsze zapewnia prawidłowe wskazówki. Jak mądrze używać tego rodzaju urządzeń?**

Większość kierowców zdążyła się już przyzwyczaić do zalet korzystania z nawigacji satelitarnej – obecnie nie trzeba do tego nawet specjalnego urządzenia, wystarczy smartfon z dostępem do Internetu i odpowiednią aplikacją. Dzięki temu nie trzeba już poświęcać czasu na planowanie trasy przed podróżą, a w jej trakcie – zerkać na mapę, co mogło prowadzić do ryzykownych sytuacji.

Tylko czy korzystanie z nawigacji zawsze jest bezpieczne? Badania wykazały, że jeśli kierowcy decydują się na jej używanie, poświęcają na to ok. 5% czasu podróży\*. Mogłoby się wydawać, że to raczej niewiele, jednak w praktyce oznacza to, że w przypadku godzinnej podróży kierowca przez trzy minuty zajmuje się obsługą urządzenia, a jeśli robi to w czasie jazdy, nie jest w pełni skoncentrowany na tym, co dzieje się na drodze. Niestety, trzy minuty to wystarczająco dużo czasu, by spowodować realne zagrożenie.

Jak prawidłowo korzystać z nawigacji? Przede wszystkim nie należy obsługiwać żadnego sprzętu elektronicznego w czasie jazdy. *Gdy pojazd jest w ruchu, kierowca nie powinien zajmować się wpisywaniem adresu do nawigacji czy modyfikacją zaplanowanej trasy. Może to zrobić pasażer, jeśli zaś nie ma takiej możliwości, a konieczna jest zmiana ustawień urządzenia, trzeba najpierw zatrzymać auto w bezpiecznym miejscu – mówią trenerzy Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.*

Z korzystaniem z nawigacji wiąże się jeszcze jedno zagrożenie

– nawet jeśli używa się jej poprawnie, urządzenie czasem wprowadza kierowcę w błąd. Jeżeli mapa nie została zaktualizowana, a w organizacji ruchu wprowadzono zmiany, nawigacja może podpowiedzieć kierowcy zjazd albo skręt w nieodpowiednim miejscu, co bywa niezwykle ryzykowne. W skrajnych przypadkach może nawet skończyć się jazdą pod prąd albo po remontowanym odcinku drogi. Dlatego nie należy ślepo podążać za wskazówkami urządzenia.

*Korzystanie z nawigacji satelitarnej nie zwalnia kierowcy z myślenia. Podczas prowadzenia pojazdu należy kierować się przede wszystkim znakami drogowymi, a do podpowiedzi zapewnianych przez elektroniczny sprzęt podchodzić z rozsądkiem* – przestrzega Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

---

## **Fabryka Volvo w Skövde – pierwszy przyjazdu dla środowiska zakład Volvo Cars**

Fabryka silników Volvo w Skövde w Szwecji stała się pierwszym neutralnym dla środowiska zakładem produkcyjnym Volvo Cars. Od 1 stycznia 2018 roku energia cieplna do ogrzewania pozyskiwana jest z odnawialnych źródeł. To kolejny krok, który pokazuje jak ważna dla szwedzkiego producenta samochodów jest troska o środowisko.

Trend bycia ekologicznym jest obecny od ładnych paru lat, również w branży motoryzacyjnej. Elektryfikacja to chleb powszedni. Po ogłoszeniu przez Volvo Cars, że po 2019 roku wszystkie nowe samochody wprowadzane na rynek będą wyposażone w komponent elektryczny, ruszyła lawina. Kolejne marki

ogłosiły podobne komunikaty. Ale nie tylko samochód powinien być eko, proces jego wytworzenia również. Naturalną kolejną rzeczą są więc zmiany w sposobie pozyskiwania energii do produkcji tych przyjaznych środowisku samochodów. Obecnie w Europie jest tylko kilka zakładów produkcyjnych branży motoryzacyjnej, zasilanych energią z odnawialnych źródeł. Razem z fabryką w Skövde, Volvo Cars dołącza do tego grona.

*Poprawa wydajności energetycznej jest dla nas priorytetem. W produkcji samochodów wykorzystywana jest olbrzymia ilość energii i nie jest to obojętne dla środowiska. Dlatego właśnie dążymy do pozyskiwania energii z odnawialnych źródeł.* – powiedział Javier Varela, Senior Vice President of Manufacturing and Logistics w Volvo Cars. *Zmiana w fabryce w Skövde to ważny punkt globalnego planu zamierzającego do minimalizacji naszego wpływu na środowisko. Cieszymy się, że jesteśmy liderem w branży motoryzacyjnej w dziedzinie ekologii i bycia przyjaznym dla środowiska.*

Co jednak dokładnie kryje się w tym przypadku pod pojęciem odnawialne źródła energii? Podpisana z lokalnym dostawcą umowa zapewnia, że cała energia cieplna dostarczana do zakładu w Skövde jest pozyskana ze spalania odpadów, biomasy i biopaliw pochodzących z recyklingu.

*Jesteśmy dumni, to duże osiągnięcie zarówno dla fabryki w Skövde, jak i dla Volvo Cars.* – powiedział Stuart Templar, Director for Sustainability. *Ochrona środowiska jest jedną z naszych podstawowych wartości. Od 2019 roku wszystkie nowe samochody Volvo będą zelektryfikowane, zmiany w pozyskiwaniu energii do produkcji to kolejny krok do zmniejszenia ilości wydzielanych zanieczyszczeń. Kładziemy nacisk na globalną walkę ze zmianami klimatu.* Volvo Cars nieustannie poszukuje innowacyjnych sposobów na minimalizację wpływu na środowisko naturalne. To część projektu Wizja 2025. W 2016 roku zakład produkcyjny w Gandawie w Belgii wprowadził system ciepłowniczy, który obniżył emisję dwutlenku węgla o 40%, co

odpowiada 15 000 tonom CO<sub>2</sub> rocznie.

*Będziemy nadal aktywnie współpracować z dostawcami energii we wszystkich regionach, aby kolejne zakłady produkcyjne mogły korzystać z odnawialnych źródeł energii. – zapewnił Javier Varela.*