

Chorzów, dn. 5.03.2025 r.

Informacja prasowa

Chińskie elektryki vs europejskie - która oferta jest lepsza?

Chińczycy są największym producentem aut elektrycznych na świecie. Nic dziwnego zatem, że w dobie ekspansji na zagraniczne rynki producenci z Chin chcą zaistnieć na rynku aut elektrycznych w Europie. Jak wypada ich oferta na tle europejskich elektryków?

Nie jest tajemnicą, że żyjemy w czasach rewolucji w motoryzacji, związanej z przechodzeniem na elektromobilność. Kolejni producenci stawiają na samochody elektryczne, często kosztem spalinowych modeli.

Czy auta elektryczne zyskują na popularności?

W 2024 roku sprzedano na świecie ponad 17,1 miliona aut elektrycznych i hybryd plug-in, co stanowi wzrost o 25 proc. rok do roku. Aż 11 milionów elektryków i hybryd plug-in kupiono w Chinach, które są największym rynkiem samochodów elektrycznych na świecie i odnotowały wzrost aż o 40 proc. Drugim największym rynkiem aut elektrycznych jest Europa, gdzie sprzedano łącznie 3 miliony samochodów BEV i PHEV [1]. Same elektryki w Europie stanowiły 13,6 proc. rynku nowych aut, który liczył sobie ponad 10 milionów sztuk [2]. Nic zatem dziwnego, że przypuszczając ekspansję na rynek europejski, producenci z Chin postawili w dużej mierze na elektryki.

*- Europa otrzymała jasny sygnał z Unii Europejskiej – rok 2035 wyznaczono jako moment, w którym wszyscy powinniśmy przesiąść się do samochodów elektrycznych. Choć do tej daty pozostało jeszcze 10 lat, stoimy przed dużym wyzwaniem w zakresie pełnej elektromobilności. Polscy kierowcy nadal podchodzą sceptycznie do pojazdów elektrycznych, co sprawia, że jako kraj znajdujemy się w ogonie Europy pod względem ich rejestracji. Uważnie śledzimy rynek, aby nasza oferta odpowiadała zmieniającym się potrzebom Klientów. Widząc rosnące zainteresowanie samochodami z Chin, w styczniu bieżącego roku uruchomiliśmy serwis **ChińskieSamochody.pl**, aby przybliżyć polskim kierowcom rynek motoryzacyjny Państwa Środka. W serwisie, oprócz newsów, można znaleźć opinie użytkowników oraz oferty pojazdów chińskich marek – mówi Bartosz Chojnacki, wiceprezes zarządu Superauto.pl.*

Warto zaznaczyć, że aż 33 proc. rynku aut elektrycznych w Chinach należy do BYD, który to zdobywa coraz większe uznanie także w Europie. Co więcej, producent ten planuje rozpocząć produkcję aut na Starym Kontynencie jeszcze w tym roku, w nowo powstającej fabryce w Węgrzech.

Cła w Europie nie przstraszyły Chińczyków

Plany koncernu BYD wiążą się również z nałożonymi przez Unię Europejską cłami antysubsydyjnymi na samochody elektryczne wyprodukowane w Chinach. W efekcie na największe chińskie koncerny eksportujące auta elektryczne do UE nałożono następujące cła:

- BYD - 17,4 proc.
- Geely - 19,9 proc. (właściciel m.in. Volvo)
- SAIC - 37,6 proc. (właściciel MG i Maxusa)

Mimo to, ceny chińskich elektryków nie wzrosły drastycznie i nadal są znacznie niższe od ich europejskich odpowiedników, niejednokrotnie nawet o jakieś 20-30 proc.

Chińskie elektryki vs europejskie - porównanie oferty

Na przykładzie wybranych segmentów porównujemy ofertę chińskich i europejskich elektryków.

Leapmotor T03 vs Dacia Spring

Zacznijmy od tych najmniejszych i najtańszych samochodów, czyli segmentu A. Jest w nim od niedawna Leapmotor T03, który w Polsce kosztuje w Polsce 84 900 zł. W standardzie dostaniemy m.in.: zdalne sterowanie pojazdem z aplikacji, system nawigacji satelitarnej, regulację wysokości fotela oraz wysokości kolumny kierownicy, blokowanie i odblokowywanie zamków poprzez Bluetooth, cyfrowe zegary z 8-calowym ekranem, sterowanie głosem, łączność 4G, kamerę cofania i czujniki z tyłu, 10,1-calowy ekran dotykowy systemu infotainment, dach panoramiczny oraz 10 systemów bezpieczeństwa w standardzie w tym, m.in., adaptacyjny tempomat i monitorowanie martwego pola. Samochód mierzy 3,62 m

długości, rozwija 95 KM i ma baterie o pojemności 37,3 kWh, które zapewniają 265 km zasięgu. Samochód objęty jest gwarancją na 3 lata lub 100 000 km.

Z europejskich rywali mamy np. Dację Spring, która z silnikiem o mocy 65 KM w odmianie Expression kosztuje 86 000 zł. Auto ma baterie o pojemności 26,7 kWh i zasięg 225 km. Dacia mierzy 3,7 m długości. W standardzie dostaniemy m.in. manualną klimatyzację, elektrycznie sterowane szyby przednie, komputer pokładowy z 7-calowym wyświetlaczem, tylne czujniki parkowania, radio z Bluetooth, uchwyt na telefon i kilka systemów bezpieczeństwa. Podobnie jak Leapmotor, Dacia udziela gwarancji na 3 lata.

MG4 vs Volkswagen ID.3

W segmencie samochodów kompaktowych mamy np. MG4, które jest jednym z najpopularniejszych samochodów elektrycznych w Polsce. W 2024 roku znalazło 401 nabywców, co czyni je 8. najchętniej wybieranym elektrykiem nad Wisłą [3]. Samochód jest nowoczesnym kompaktowym crossoverem i mierzy 4,29 m długości. Bazowa wersja Standard z bateriami o pojemności 49 kWh kosztuje 130 900 zł (za tyle dostaniemy mierzące niecałe 4 m miejskie Renault 5 E-Tech), rozwija 170 KM i oferuje 350 km zasięgu w trybie mieszanym. Baterie można ładować mocą do 88 kW (ładowanie od 10 do 80% zajmuje około 37 minut). W standardzie dostaniemy m.in. 10,25-calowy wyświetlacz z nawigacją, 17-calowe alufelgi, przyciemniane szyby, reflektory LED, tylne lampy LED, czujniki parkowania z tyłu, kamerę cofania, aktywny tempomat, pakiet systemów bezpieczeństwa, automatyczną klimatyzację, dostęp bezkluczykowy czy fotel kierowcy z regulacją w 6 kierunkach. Atutem MG jest też gwarancja na 7 lat lub 150 000 km.

Z kolei niemiecki rywal w postaci Volkswagena ID.3 Pure startuje od 159 590 zł. W wyprzedży rocznika jest jednak dostępny za 141 590 zł. Samochód mierzy 4,27 m długości, ma baterie o pojemności 52 kWh i oferuje 388 km zasięgu. Akumulatory można ładować mocą do 145 kW, w efekcie ładowanie od 10 do 80% zajmuje około 25 minut. W standardzie dostaniemy m.in. 18-calowe stalowe obręcze, reflektory LED, tylne lampy LED, kierownicę z imitacji skóry, pakiet systemów bezpieczeństwa, aktywny tempomat, podgrzewane dysze spryskiwaczy, czujniki parkowania z przodu i z tyłu, automatyczną klimatyzację, bezprzewodową łączność ze smartfonem, 4 porty USB-C, 12,9-calowy wyświetlacz systemu infotainment oraz Bluetooth.

BYD Seal U vs Skoda Enyaq

Wśród SUV-ów klasy średniej mamy BYDa Seal U, który w bazowej wersji Comfort z bateriami o pojemności 71,4 kWh kosztuje 190 000 zł i oferuje 420 km zasięgu w trybie mieszanym. Samochód rozwija 218 KM, ma napęd na przód i mierzy 4,78 m długości. Akumulatory można ładować mocą do 115 kW. Atutem jest gwarancja na 6 lat lub 150 000 km. W standardzie dostaniemy m.in. reflektory LED, elektrycznie sterowaną klapę bagażnika, dwustrefową automatyczną klimatyzację, elektrycznie sterowane, podgrzewane i wentylowane fotele przednie, podgrzewaną kierownicę, 12,8-calowy obrotowy ekran systemu infotainment z łącznością Apple CarPlay i AndroidAuto, 12,3-calowy wyświetlacz cyfrowych zegarów, 4 porty USB-C, tapicerkę z ekoskóry, dach panoramiczny, czujniki parkowania z przodu i z tyłu, kamerę z widokiem 360 stopni, dostęp bezkluczykowy, aktywny tempomat, pakiet systemów bezpieczeństwa czy 19-calowe alufelgi.

Z kolei konkurencyjna Skoda Enyaq 60 z bateriami o pojemności 63 kWh i zasięgiem 434 km w cyklu mieszanym kosztuje od 189 900 zł. Samochód rozwija 204 KM i ma napęd na tylną oś. Baterie można ładować mocą do 150 kW. Enyaq mierzy 4,66 m długości. W standardzie dostaniemy m.in. 13-calowy ekran systemu infotainment z nawigacją, dostęp bezkluczykowy, bezprzewodową łączność ze smartfonami (SmartLink), reflektory LED, oświetlenie Ambiente, kamerę cofania, czujniki parkowania z przodu i z tyłu, trójstrefową automatyczną klimatyzację, podgrzewane przednie fotele, aktywny tempomat, podgrzewaną kierownicę, system monitorowania martwego pola czy 19-calowe alufelgi.

Podsumowanie

Podsumowując, chińskie elektryki są obecne w większości kluczowych segmentów rynku. Dostaniemy zarówno przystępne cenowo małe modele jak i duże SUV-y. Porównując propozycje chińskich producentów z europejskimi modelami rzeczywiście widać, że są one tańsze, w dodatku oferują zazwyczaj bogatsze wyposażenie i bardziej atrakcyjne warunki gwarancji. Ich parametry również nie odbiegają w istotnym stopniu od modeli z Europy. Z drugiej strony widać, że napływ chińskich modeli spowodował spadek cen europejskich elektryków, co sprawiło, że zaczęły być one konkurencyjne cenowo dla chińskich aut. W efekcie chińskie elektryki będą musiały jeszcze bardziej potanieć, aby móc powalczyć z modelami z Europy.

[1]<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/global-electric-vehicle-sales-up-25-record-2024-2025-01-14/>

[2]<https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-0-8-in-2024-battery-electric-13-6-market-share/>

[3] <https://www.pzpm.org.pl/pl/Elektromobilnosc/eRejestracje/2024/GRUDZIEN-2024>