

TESTY

Rodzinne auta z oszczędnymi dieslami

Limuzyny klasy średn



Kombi albo SUV – no bo co innego jest dziś modne? Na przykład sztywna limuzyna. Postanowiliśmy sprawdzić, jak zmieni się układ sił w klasie średniej, gdy do stawki dołączy nowa Kia Optima

Gdyby Sherlock Holmes poszukiwał dziś dla siebie służbowego auta, pewnie zdecydowałby się na jakiegoś SUV-a. Dzięki wyższej pozycji za kierownicą zapewne łatwiej byłoby mu wypatrywać złodziei i mógłby ich ścigać także poza utwardzonymi szlakami.

Najwyraźniej wielu kupujących nowe auta czuje się jak Sherlock Holmes, bo widać chętnie wybierają SUV-y. Klasyczna limuzyna klasy średniej ulega powoli zapomnieniu. Stała się ofiarą mody, mi-

mo że wiele rzeczy potrafi robić lepiej niż jej wysoko zawieszeni konkurenci w bardziej przebojowym stylu.

LIMUZYNY MAJĄ SVOJE ATUTY

Dzięki długiemu rozstawowi osi limuzyny aksamitnie amortyzują nierówności. Niżej położony środek ciężkości pozwala też zwinniej pokonywać zakrety, natomiast niższa masa przekłada się na oszczędniejsze spalanie. Wreszcie też,

Szanowny Panie Holmesie, limuzyna ubiera Pana klasycznie i dyskretnie. Nie oznacza to nudy wytłoczonej w blasze – najlepszym dowodem na to jest Kia Optima, najmłodsze auto w porównaniu. Drugim najmłodszym jest produkowane od 2015 r. Mondeo. Ze swoim grilem à la Aston Martin próbuje być bohaterem niezym James Bond. Jednak bez obaw, Panie Holmesie, w Fordzie tkwi równie mało tajnej techniki, co w Maździe 6, która jest sprzedawana od 2013 r. i właśnie została poddana face



Mazda odjeżdża rywalom na starcie spod świateł

iej pod lupą



liftingowi. Komisarz Maigret pewnie wybrałby zaprezentowanego w 2011 r. i odświeżonego 3 lata później Peugeota 508, który pozwala dyskretnie się przemieszczać nie tylko we Francji. Opel Insignia towarzyszy nam już od 2008 r., ale wciąż pozostaje dobrym samochodem, bo Opel poddał go w 2013 r. kuracji odmładzającej. Żeby utrzymać honoraria detektywów na niskim poziomie, każda z 5 limuzyn występuje w porównaniu z oszczędnym silnikiem Diesla, jednak luksusowe wyposażenie powo-

duje, że na początku motoryzacyjnej przygody trzeba sporo zapłacić. „Auto Świat” sprawdził je pod lupą i rozwiązał zagadkę, która z nich jest najlepsza. Pewnie nikt nie liczył się z takim wynikiem...

NIKT JUŻ NIE ŻARTUJE Z KII

I może nieco wyprzedzimy fakty, ale już na wstępie zaznaczymy, że największym zaskoczeniem okazała się metamorfoza koreańskiego auta. Poprzednia

Kia Optima na pewno nie była złym samochodem, ale właściciele aut wyprodukowanych przez firmy z dłuższym stażem rynkowym mogli czasem drwić sobie z koreańskiej nowicjuszk.

Wraz z Kia cee'd te czasy skończyły się w klasie kompaktowej, a teraz – definitywnie – również w klasie średniej za sprawą testowanej dziś Optimy. To, jak zmienił się ten samochód, jest naprawdę niesamowite. Ale czy to znaczy, że okaże się on doskonały pod każdym względem? Czas się o tym przekonać!

W TEŚCIE UDZIAŁ BIORĄ:



**Mazda 6
2.2 Skyactiv-D**

- 150 KM
- 5,7 l/100 km
- 0-100 km/h: 9,3 s
- 489 l
- 131 900 zł



**Opel Insignia
1.6 CDTI**

- 136 KM
- 5,7 l/100 km
- 0-100 km/h: 10,8 s
- 520-1470 l
- 122 200 zł



**Ford Mondeo
2.0 TDCi**

- 150 KM
- 6,3 l/100 km
- 0-100 km/h: 10,2 s
- 550-1446 l
- 121 500 zł



**Kia Optima
1.7 CRDi**

- 141 KM
- 6,2 l/100 km
- 0-100 km/h: 10,4 s
- 510 l
- 120 900 zł



**Peugeot 508
2.0 BlueHDI**

- 150 KM
- 5,9 l/100 km
- 0-100 km/h: 9,9 s
- 515-1381 l
- 122 300 zł

ZDJĘCIA: AUTO ŚWIAT

TESTY



Przestronny kokpit Forda tylko na pierwszy rzut oka wydaje się prosty. Obsługa tu i ówdzie wymaga przetrenowania

FORD MONDEO 2.0 TDCi

464
punktów

NA NOWEGO FORDA MONDEO DŁUGO CZEKAŁIŚMY. Już w 2012 r. w USA pojawił się jako Fusion, ale do Europy dotarł dopiero w 2015 r. Jego grill, niczym z Astona Martina, sugeruje sportowe ambicje, jednak w rzeczywistości nie jest to tak dynamiczne auto, na jakie wygląda. Szkoda, bowiem zwinne prowadzenie wyróżniało niegdyś Forda na tle innych producentów. Niestety, Mondeo już się nie zalicza do tej grupy. Producent zabrał się ostro za kompleksowe zmiany i najwyraźniej nie wszystko wyszło zgodnie z oczekiwaniami, przynajmniej z naszymi. Ford co prawda połyka nierówności, gdy adaptacyjne zawieszenie jest ustawione w trybie komfortowym, jednak karoseria za bardzo się buja. Z kolei kierownica zbyt lekko się ob-

raca, a auto przesadnie ostro reaguje na jej skręt, co potrafi męczyć podczas szybkiej jazdy autostradowej – nie przekonuje nas to zestrojenie. Ford najbardziej lubi spokojną jazdę po autostradzie z włączonym adaptacyjnym tempomatem. Do spokojnego charakteru samochodu pasuje płynnie i kulturalnie pracujący silnik, który został znakomicie wyciszony, podobnie jak odgłosy powietrza opływającego nadwozie i dźwięk toczących się opon. Mondeo to nadal udane auto, ale modernizacje nie przyniosły rewolucyjnych zmian, na które mieliśmy ogromny apetyt. Nadwozie wciąż imponująco wygląda, ale cena po doposażeniu jest za wysoka i mimo bogatej specyfikacji nie przynosi Fordowi przewagi w kategorii „koszty”.



Ogromna klapa daje dostęp do największego w porównaniu bagażnika. Pojemność: od 550 do 1446 l

I PO CO TEN OPADAJĄCY DACH?

Subiektywnie Mondeo wydaje się ogromne na zewnątrz i w środku. Niestety, styliści tak poprowadzili linię dachu, że obniża się ona nad głowami pasażerów z tyłu. Bez sensu.



FORD MONDEO

wymiary w mm



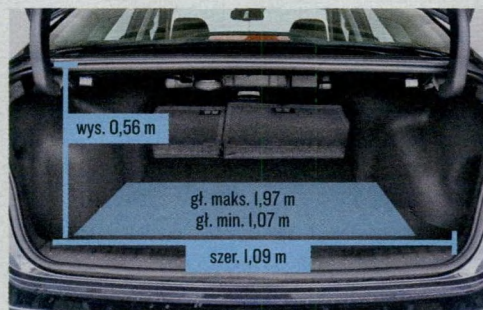
Kokpit wygląda sztywnie, obsługa jest prosta. Tylko... Czy nie jest ciut podobny do tego z Mazdy sprzed liftingu?

KIA OPTIMA 1.7 CRDi

477
punktów

TO SIĘ NAZYWA POSTĘP: jeszcze kilka lat temu poprzednia generacja Optimy zajęłaby w podobnym porównaniu odległe miejsce, a w tym starciu zdobyła najwyższy stopień podium ze znaczną przewagą punktów. Gratulacje dla Kii! Optima jest bezkonkurencyjna szczególnie pod dwoma względami: ma superprzestronną tylną część kabiny i aż 7-letnią gwarancję – tu Kia zbiera dużo punktów. Najwyraźniej Koreańczycy postanowili skutecznie podważyć pozycję Skody Superb, która pod względem ilości miejsca na tylnej kanapie do tej pory bezpiecznie wiodła prym wśród samochodów tej wielkości. Zawodem może być natomiast nieco „drewniane” zawieszenie, które nie do końca nadaje się do dyrektorskiej limuzyny. Kia

zawdzięcza triumf łatwej obsłudze i bogatemu wyposażeniu w najbogatszej wersji. A jak radzi sobie downsizingowy napęd? Lewarek lekko i wygodnie się przełącza, diesel sprawnie wykonuje swoje obowiązki napędowe. Jednak powyżej 3 tys. obrotów do kabiny przedostaje się nieprzyjemny dla ucha warkot-klekot. Jest on wyraźny także dlatego, że we wnętrzu nie słychać zbyt mocno hałasów opływu powietrza i toczenia opon, bo dobrze je wyciszono. Do poprawki odsyłamy jednak układ kierowniczy, gdyż nie daje wystarczającego poczucia precyzji prowadzenia i kontaktu z jezdnią. Warto go lepiej dopracować, bo stabilność jazdy jest dobra. Tak czy inaczej, proporcja oferty do ceny jest w Kii nie do pobicia.



Kufer Kii mieści się w średniej klasowej. Paczki trzeba upychać przez niewielki otwór. Pojemność wynosi 510 l

Z TYŁU MIEJSCE DLA DYREKTORA

Gdyby przydatność auta jako reprezentacyjnej limuzyny dla szefa firmy oceniać według miejsca na kanapie, Optima zdałaby egzamin. Zawieszeniu natomiast brakuje finalnego szlif.



KIA OPTIMA

wymiary w mm



*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedału hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)



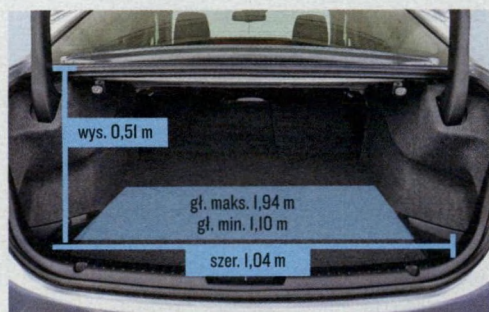
Pozycja za kierownicą przypadnie do gustu zarówno niskim, jak i wysokim kierowcom. Tworzywa o przeciętnej jakości

MAZDA 6 2.2 SKYACTIV-D

468
punktów

MYŚLICIE, ŻE WSZYSTKIE dieslowskie limuzyny klasy średniej jeżdżą tak samo? Nie, na szczęście niektórzy producenci potrafią nadać swoim modelom wyróżniający charakter. Najlepszym dowodem na to jest Mazda 6. Jej jednostka napędowa o nietypowo niskim stopniu sprężania bardzo lubi wysokie obroty, porządnie napędza auto i przy tym wszystkim jeszcze najlepiej brzmi. Do tego pasują precyzyjny mechanizm wybierania biegów oraz układ kierowniczy dostarczający czytelnych informacji zwrotnych. Mazda jest też lekka, waży aż o 205 kg mniej od najcięższego w tym porównaniu Mondeo. Czuć to dobrze na zakrętach – żaden z rywali nie jeździ tak zwinnie, jak „szóstka”. Kombinacja niewiarygodnie niskiej

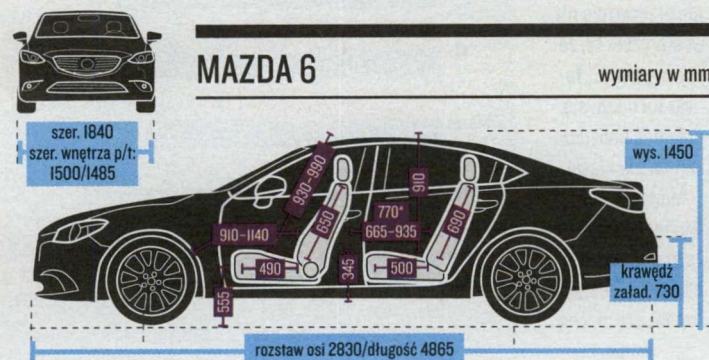
masy tego dużego przecież samochodu z wyjątkowym dieslem owocuje osiąganymi, które nokautują rywali. Już sam sprint do „setki” pozwala zostawić wszystkich w tyle. Podobnie jest podczas próby elastyczności, kiedy to Mazda znowu pokazuje konkurentom wielką figę. Nie ma wątpliwości – jeżeli chodzi o przyjemność z dynamicznej jazdy, to „szóstka” jest w tym gronie bezkonkurencyjna. Lifting zmniejszył twardość zawieszenia, co pozytywnie wpłynęło na komfort jazdy, a nowa konfiguracja instrumentów sprawiła, że kokpit Mazdy sprawia wrażenie nowocześniejszego. Obsługa tego auta jest logiczna, pozycja za kierownicą – zgodna z prawidłami ergonomii. Tylko tworzywa mogłyby być lepszej jakości.



Mała kłapa ukazuje „właz”, utrudniający załadunek większych paczek czy pudeł. Bagażnik ma pojemność 489 l

WIELKIE AUTO Z MAŁYM TYŁEM

Mamy na myśli tył w postaci małej kłapy bagażnika, a także tylną kanapę, na której wyraźnie brakuje miejsca nad głowami pasażerów. Wysocy oprą się głowami o podsufitkę.



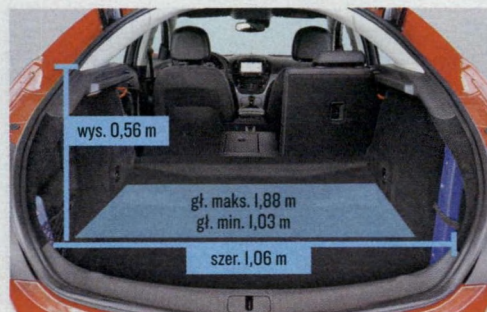
Na konsoli centralnej nie ma już gąszczu przycisków, ale obsługa multimediów nie zawsze jest optymalna

OPEL INSIGNIA I.6 CDTI

464
punkty

MODELE AUT PRODUKOWANYCH MASOWO rzadko utrzymują się w sprzedaży dłużej niż 8 lat – oferowana od 2008 r. Insignia jest pod tym względem wyjątkiem potwierdzającym regułę, i to nawet w pozytywnym znaczeniu. Opel punktuje szczególnie podczas dalekich podróży autostradowych. Insignia to po prostu duży i ciężki samochód, który nie lubi szarpanej jazdy i gwałtownych zmian kierunku. Nie lubi nie dlatego, że wykazuje jakiegokolwiek luki w bezpieczeństwie prowadzenia – przeciwnie, Opel zapewnia wymienną stabilność jazdy. Ale Insignia taki już ma charakter. Jeżeli przywykniecie do zagmatwanej obsługi nawigacji i multimediów, będziecie się cieszyć komfortowym zawieszeniem i bardzo pewnym

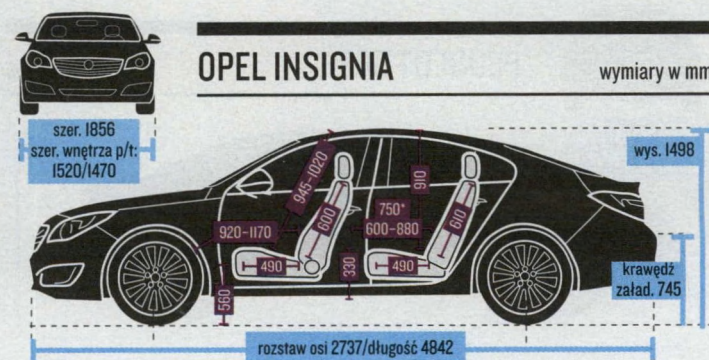
utrzymywaniem toru jazdy na wprost nawet przy dużej prędkości. Układ kierowniczy wspiera odpężający charakter Insignii – zapewnia wystarczająco dużo kontaktu z jezdnią, jednak nie reaguje zbyt nerwowo. Fotele należą do najlepszych, jakie można kupić w tej klasie aut. A minusy? Silnik nieprzyjemnie warczy, z tyłu pasażerowie mają mało miejsca nad głowami, a tylna oś potrafi na długich pośladowaniach jezdni wpadać w bujanie. W sumie jednak Opel okazuje się dobrym, harmonijnie zgranym autem. Pewnym marketingowym mankamentem testowanej wersji może być napęd – nie każdy klient potrafi wydać tak znaczną sumę na duże auto z silnikiem o tak małej pojemności.



Do porównania wkradł się liftback, a to oznacza łatwiejszy dostęp. Kłapa jest duża, do kufra wchodzi od 520 do 1470 l

WETERANKA NA DAL W FORMIE

Insignia zaskakuje przynajmniej dwiema rzeczami: długim stażem rynkowym i dziwnie małą ilością miejsca na tylnej kanapie (ale nie aż tak małą, jak w Peugeocie).



TESTY



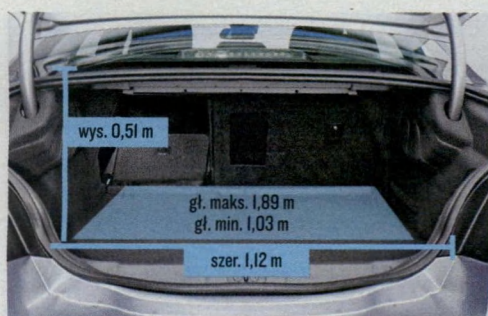
Kokpit Peugeota jest z pewnością estetyczny, ale pozycja za kierownicą nie wszystkim przypadnie do gustu

PEUGEOT 508 2.0 BlueHDi

441
punktów

W LONDYŃSKIM TŁOKU Sherlock na pewno mniej rzucałby się w oczy, gdyby jeździł Peugeotem 508, a nie którymś z rywali z tego porównania. Jego nadwozie jest eleganckie, pozbawione zbędnych ozdób, a 150-konny diesel spokojnie pracuje. Ma jednak wystarczający temperament, żeby ruszyć w pościg za podejrzanym, a jednocześnie nie zużywać dużo paliwa. Silnik jest naprawdę świetny, ale niestety, auto, które jest do niego doczepione – już nie do końca. Wiemy, że francuski koncern wiązał z tym modelem ogromne nadzieje, gdyż miał on odmienić wizerunek Peugeota klasy średniej. Częściowo to się udało, ale pod wieloma względami 508 nie jest konkurencyjne dla rywali w swojej klasie. Lewarek

skrzyni biegów dość opornie pracuje, potrafi haczyć, sprzęgło działa ze zbyt dużym oporem. Jeśli mocniej doda się gazu na zakręcie, czuć lekkie szarpanie na kierownicy. Moment obrotowy 370 Nm często przerasta możliwości trakcyjne przednich kół, a elektronika nie rekompensuje powstającego w ten sposób momentu obrotowego na kierownicy. Podczas jazdy na drogach o nierównych nawierzchniach wyraźnie wyczuwa się, że zawieszenie zostało skonstruowane z myślą o gładkich jezdniach – dziury są niewystarczająco amortyzowane. Nie oznacza to jednak, że Peugeota 508 prowadzi się sportowo, gdyż jest to zbyt podstawowy samochód, a fotele zapewniają dość słabe podparcie boczne.



Również w Peugeotzie otwór ładunkowy nie jest duży. Trzeba się z tym pogodzić w sedanie. Bagażnik mieści 515 l

EKSTREMALNIE CIASNO Z TYŁU

Zapewne znowu narazimy się fanom francuskich samochodów, ale liczb nie da się oszukać. 720 cm w naszej normie miejsca na nogi z tyłu to bardzo mało jak na klasę średnią.



PEUGEOT 508

wymiary w mm



*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedału hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)



Kia robi ogromne postępy. Zaczyna zdobywać złote medale

PUNKTACJA

Nadwozie

	Maks. punktów	OPTIMA	6	MONDEO	INSIGNIA	508
Przestrzeń z przodu	40	37	36	38	38	35
Przestrzeń z tyłu	30	26	23	24	22	21
Pojemność bagażnika	25	18	17	20	18	18
Ładowność	15	10	12	12	10	10
Widoczność	20	17	17	16	16	17
Fotele, pozycja kierowcy	30	27	26	26	29	25
Ergonomia obsługi	20	19	18	18	17	17
Jakość wykończenia	20	18	17	18	17	17
Suma punktów	200	172	166	172	167	160

Napęd i zawieszenie

	Maks. punktów	OPTIMA	6	MONDEO	INSIGNIA	508
Przyspieszenie	25	10	13	10	9	11
Elastyczność	25	13	18	14	15	15
Poziom hałasu	15	13	12	14	10	10
Skrzynia biegów	15	14	15	14	13	12
Zachowanie na drodze	30	25	29	27	27	25
Komfort jazdy	30	24	27	28	28	24
Układ kierowniczy	15	11	14	13	14	12
Średnica zawracania	5	5	3	4	4	3
Skuteczność hamulców	40	26	22	23	27	24
Suma punktów	200	141	153	147	147	136

Koszty

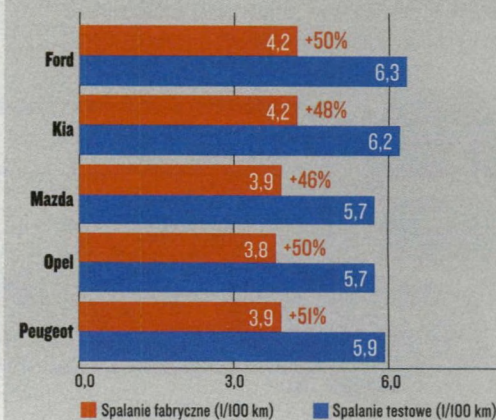
	Maks. punktów	OPTIMA	6	MONDEO	INSIGNIA	508
Cena po doposażeniu	50	40	34	27	32	34
Utrata wartości	15	13	14	11	10	11
Zużycie paliwa	30	25	27	25	27	26
Wyposażenie – komfort	30	27	22	27	26	27
Wyp. – bezpieczeństwo	30	22	21	27	26	18
Ubezpieczenia	10	9	8	7	8	8
Gwarancja	15	15	10	8	8	8
Przeglądy	20	13	13	13	13	13
Suma punktów	200	164	149	145	150	145
Wynik końcowy	600	477	468	464	464	441

Miejsce w teście

1. 2. 3. 3. 5.

TEST SPALANIA

Tego jeszcze nie było: trzy auta z porównania zużyły w naszym teście o połowę więcej paliwa, niż obiecuje producent na podstawie europejskiego cyklu pomiaru spalania. Jak widać, kraj producenta nie ma tu znaczenia. Katalogowe spalanie, jak stało, tak stoi – na głowie. A raczej na głowach tych, co je wymyślili.



TEN JEDEN WAŻNY KROK

Dotąd chwaliliśmy już Kię za postępy, ale przeważnie nie wystarczało to, żeby zwyciężyć. Teraz Kii udało się pokonać najlepsze modele w klasie. Mazda 6, Ford Mondeo i Opel Insignia są bardzo blisko Kii. Peugeot zamyka tę mocną piątkę.

NASZYM
ZDANIEM
Michał
Krasnodębski

1. 477 pkt 2. 468 pkt 3. 464 pkt 3. 464 pkt 5. 441 pkt



KIA

MAZDA

FORD

OPEL

PEUGEOT

DANE PRODUCENTA

Silnik: typ/cylindry/zawory	diesel, turbo/R4/16	diesel, turbo/R4/16	diesel, turbo/R4/16	diesel, turbo/R4/16	diesel, turbo/R4/16
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu
Zasilanie	common rail	common rail	common rail	common rail	common rail
Pojemność skokowa (cm³)	1685	2191	1997	1598	1997
Moc maksymalna (KM/obr./min)	141/4000	150/4500	150/3750	136/3500	150/4000
Maks. moment obrotowy (Nm/obr./min)	340/1750	380/1800	350/1750	320/2000	370/2000
Prędkość maksymalna (km/h)	195	210	215	210	210
Skrzynia biegów	man. 6	man. 6	man. 6	man. 6	man. 6
Napęd	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni
Hamulce (przód/tył)	tw/t	tw/t	tw/t	tw/t	tw/t
Pojemność bagażnika (l)	510	489	550-1446	520-1470	515-1381
Opony testowanego auta	235/45 R 18	225/55 R 17	235/45 R 18	245/45 R 18	215/55 R 17
Pojemność zbiornika paliwa (l)	70	62	62	70	72
Emisja CO ₂ (g/km)	110	104	109	99	101
Czynnik układu klimatyzacji	R1234yf	R134a	R1234yf	R134a	R134a
Dł./szer./wys. (mm)	4855/1860/1465	4865/1840/1450	4871/1852/1482	4842/1856/1498	4830/1828/1456

WYNIKI TESTU

Przyspieszenie	0-50 km/h 0-100 km/h 0-130 km/h	3,4 s 10,4 s 18,4 s	3,5 s 9,3 s 15,4 s	3,4 s 10,2 s 17,6 s	3,6 s 10,8 s 18,6 s	3,5 s 9,9 s 16,5 s
Elastyczność	60-100 km/h 80-120 km/h	7,4 s (na 4. biegu) 20,3 s (na 6. biegu)	6,5 s (na 4. biegu) 12,6 s (na 6. biegu)	8,2 s (na 4. biegu) 17,5 s (na 6. biegu)	7,6 s (na 4. biegu) 15,1 s (na 6. biegu)	7,8 s (na 4. biegu) 15,0 s (na 6. biegu)
Masa rzeczywista/ładowność		1575/495 kg	1489/566 kg	1694/566 kg	1603/517 kg	1610/515 kg
Rozdział masy (przód/tył)		59/41 proc.	62/38 proc.	60/40 proc.	60/40 proc.	61/39 proc.
Średnica zawracania (w lewo/w prawo)		11,2/11,3 m	11,8/12,1 m	11,6/11,6 m	11,4/11,3 m	11,3/12,0 m
Hamowanie	ze 100 km/h (zimne) ze 100 km/h (gorące)	38,1 m 35,8 m	38,9 m 36,9 m	38,6 m 36,9 m	37,0 m 36,4 m	38,0 m 37,2 m
Hałas w kabinie	przy 50 km/h przy 100 km/h przy 130 km/h	57 dB (A) 66 dB (A) 70 dB (A)	58 dB (A) 66 dB (A) 70 dB (A)	57 dB (A) 66 dB (A) 69 dB (A)	59 dB (A) 67 dB (A) 70 dB (A)	59 dB (A) 67 dB (A) 70 dB (A)
Spalanie testowe		6,2 l/100 km	5,7 l/100 km	6,3 l/100 km	5,7 l/100 km	5,9 l/100 km
Zasięg		1130 km	1090 km	990 km	1210 km	1210 km

WYPOSAŻENIE

Wersja	1.7 CRDi XL	2.2 Skyactiv-D SkyENERGY	2.0 TDCi Titanium	1.6 CDTi Cosmo	2.0 BlueHDi Allure
Airbagi czołowe/boczne	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S
Kurtyny powietrzne/airbag kolanowy kierowcy	S/S	S/N	S/S	S/N	S/N
Reflektory ksenonowe/LED	S/N	N/S	N/10 500 ⁰ zł	2000 ⁰ zł/N	N/4900 zł
Światła przeciwmgielne/lakier metalizowany	S/2300 zł	S/2300 zł	S/2300 zł	S/2500 zł	S/2800 zł
Klimatyzacja manualna/automatyczna	N/S	N/S	N/S	N/S	N/S
Elektrycznie sterowane szyby przód/tył	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S
Elektr. ster. lusterka/skórzana tapicerka	S/S	S/N (dost. w wersji 175 KM)	S/10 500 ⁰ zł	S/6000 zł	S/5500 ⁰ zł
System multimedialny z odtwarzaczem MP3	S	S	S	S	S
Elektrycznie sterowany fotel kierowcy	S	N (dost. w wersji 175 KM)	9000 ⁰ zł	2300 zł	5500 ⁰ zł
Bluetooth/złącze USB/kier. wielofunkcyjna	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Nawigacja/adaptacyjne zawieszenie	S/N	2100 zł/N	5820/9000 ⁰ zł	2500 ⁰ /3500 zł	S/N
Komputer pokładowy/dostęp bez kluczyka	S/S	S/N (dost. w wersji 175 KM)	S/S	S/N	S/S
Czujnik światła/deszczu/podgrzewane fotele	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Tempomat/adaptacyjny tempomat	S/N (dost. z aut. skrzynią)	S/N (dost. w wersji 175 KM)	S/9000 ⁰ zł	S/4000 ⁰ zł	S/N
Czujniki parkowania/kamera cofania	S/S	S/1885 zł	9000 ⁰ /3400 zł	2000 ⁰ /2500 ⁰ zł	S/3000 ⁰ zł
Ostrzeżenie lub hamowanie przed przeszkodą	N (dost. z aut. skrzynią)	S	S	4000 ⁰ zł	N
Monitoring martwego pola	S	S	9000 ⁰ zł	1900 zł	3000 ⁰ zł
Asystent utrzymania pasa ruchu	S	N (dost. z silnikiem 175 KM)	S	4000 ⁰ zł	N
System rozpoznawania znaków drogowych	S	N	S	4000 ⁰ zł	N
Felgi aluminiowe standardowe/w teście	S (18 cali)/S (18 cali)	S (17 cali)/S (17 cali)	S (17 cali)/3000 zł (18 cali)	S (18 cali)/S (18 cali)	S (17 cali)/S (17 cali)

GWARANCJA/CENY

Cena podstawowa testowanej wersji	120 900 zł	131 900 zł	121 500 zł	122 200 zł	122 300 zł
Utrata wartości (po 3 latach i 90 tys. km)	47,1 proc.	45,8 proc.	50,3 proc.	51,4 proc.	50,7 proc.
Gwarancja mechaniczna	7 lat	3 lata	2 lata	2 lata	2 lata
Gwarancja perforacyjna	12 lat	12 lat	12 lat	12 lat	12 lat
Przeglądy	wg wskazań	wg wskazań	wg wskazań	wg wskazań	wg wskazań
Cena po doposażeniu	120 900 zł	135 885 zł	153 220 zł	140 900 zł	135 700 zł

Brakujące (wyróżnione pogrubioną czcionką) elementy wyposażenia dodaje się do ceny podstawowej testowanej wersji – cena po doposażeniu to cena punktowana; ⁰pakiet.

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence