

Napięcie rośnie już od dawna. Kiedy wreszcie pojawiła się Insignia, zachwyty nad jej stylistyką sięgnęły zenitu. Czy oprócz elektryzującego designu nowy Opel ma inne zalety, które pozwolą mu pokonać renomowanych rywali z klasy średniej?

# Piorunujące



HONDA ACCORD 2.2i-DETC

VW PASSAT 2.0 TDI

OPEL



Pięć sedanów, ten sam kaliber. Testowane samochody mają silniki wysokoprężne o mocy od 150 do 175 KM, moment obrotowy od 350 do 400 Nm i ceny pomiędzy 103 900 zł a 116 400 zł. Są także podobnej wielkości: około

**P**ierwszy szok na widok Insignii przeżyją konserwatywni posiadacze Opli. Będą musieli się przyzwyczaić do nowego designu. Teraz Opel klasy średniej wzbudza emocje, które właściciele aut tej marki znali dotychczas jedynie z opowieści. Muszą się przyzwyczaić do spojrzeń podążających za ich samochodem. Już dawno nie było Opla, za którym oglądali-

by się nawet kierowcy BMW. Ostatnio – Senator sprzed trzech dekad.

Nie mniejszy zachwyt wzbudza Insignia wśród współpasażerów, gdy ci zobaczą wykończenie wnętrza. Czyżby Oplowi udało się wejść do klasy premium? Limuzyna Opla wygląda bardzo elegancko. Nie zmienia tego fakt, że auto, które ma robić piorunujące wrażenie, musi spełniać także codzienne

zadania limuzyny klasy średniej. Tylko walory estetyczne to dziś za mało, by skusić klientów. Zobaczmy zatem, co potrafi debiutant.

W teście wziął udział Opel Insignia 2.0 CDTI napędzany 160-konnym silnikiem Diesla. Jednym z przeciwników jest francuska gwiazda klasy średniej, 170-konny Citroën C5 2.2 HDi zapewniający pasażerom wyjątkowo wysoki poziom

komfortu. Jego hydropneumatyczne zawieszenie pochłania dosłownie wszystkie niedoskonałości nawierzchni. Karoseria francuskiego modelu wygląda na dużą, ale po wejściu do środka auta okazuje się, że na tylnej kanapie jest tu znacznie mniej miejsca niż u konkurentów. Czy mimo to Citroën okaże się lepszy od Insignii? Kolejnym rywalem nowicjusza z Rüsselsheim jest Honda

Accord 2.2 i-DETC z agregatem o mocy 150 KM. To trochę skomplikowane oznaczenie modelu, ale fani marki od razu wiedzą, o co chodzi. Pod blachą znajdują najnowocześniejszą, japońską technikę. Warto dodać, że ta blacha została świetnie ukształtowana. Samochód wygląda niezwykle dynamicznie. Szkoda tylko, że karoseria skrywa niezbyt przestronne wnętrze. Ciasnotę od-

# uderzenie Opla



INSIGNIA 2.0 CDTI

FORD MONDEO 2.2 TDCi

CITROËN 2.2 HDi



4,8 m długości. Czy przy takich rozmiarach możemy jeszcze mówić o klasie średniej? Wśród porównywanych modeli najdłuższe są Ford Mondeo oraz Opel Insignia (odpowiednio 4,84 m i 4,83 m)

czują głównie pasażerowie siedzący z tyłu. Czy Opel może się z Hondą równać?

Zawieszenie Forda Mondeo, występującego w teście w wersji 2.2 TDCi (175 KM), jest wzorem dla klasowych konkurentów. Ponadto kolońska limuzyna ma także mnóstwo innych zalet i wygląda interesująco. Jadący Fordem mogą się rozkoszować przestronnym wnętrzem, a dzięki 550-litro-

wemu bagażnikowi nie muszą się obawiać, że nie zmieszczą się wszystkie walizki. Czy odwiecznemu rywalowi Opla uda się rozłożyć Insignię na łopatkę? Stylistyczny nudziarz, Volkswagen Passat 2.0 TDI ze 170-konnym napędem, w porównaniu z Insignią wygląda, delikatnie mówiąc, konserwatywnie. Jego największa zaleta to ogromna przestrzeń dla pasażerów oraz pojemny bagaż-

nik, którego załadunek umożliwy jest dzięki szerokiemu otworowi załadunkowemu.

Mimo jednej klasy porównywane samochody różnią się znacznie. Są jednak i pewne podobieństwa. Najważniejsze z nich to zastosowanie we wszystkich modelach wysokoprężnego silnika z bezpośrednim wtryskiem paliwa typu Common Rail. Teraz takie rozwiązanie ma również Volkswa-

gen. Dzięki temu zwiększyła się kultura pracy niemieckiego sedana. Teraz słychać mniej klekotu, a podczas szybkiej jazdy hałas już tak nie dokucza. Każdy z porównywanych samochodów ma oczywiście doładowanie. Wyjątek stanowi Citroën, w którego jednostce zastosowano podwójne turbo. Nie dziwi więc, że maksymalny moment obrotowy uzyskiwany jest już przy 1500 obr./min,

czyli najszybciej wśród opisywanych modeli. Zaletę francuskiego napędu stanowi również cicha praca.

Testowane samochody upodobnia do siebie liczba biegów. Każdy z pojazdów ma po 6 przełożeń. Jednak działanie skrzyż to już zupełnie inna sprawa. Kierowcy Hondy mogą liczyć na największą precyzję. Poza tym w japońskim sedanie dźwig- ▶▶

Miejsce w teście  
**3**

# Komfort bez granic

Płynąc francuskim poduszkowcem, można być naprawdę szczęśliwym



## CITROËN C5

**cena: 116 400 zł**

■ Znaczący to wiedzą – prawdziwe Citroëny nie zwyciężają testów. Ich najmocniejszych stron, do których należą indywidualny charakter i styl, nie da się zmierzyć. Wprawdzie najnowszy przedstawiciel francuskiej klasy średniej jest bardziej podobny do konkurencyjnych aut niż poprzednik, ale w zakresie komfortu pozostaje klasą samą dla siebie. Żaden z rywali nie zbliża się tak bardzo

do ideału latającego dywanu jak Citroën. Oczywiście, jeśli jest

### Hydropneumatyczne zawieszenie tłumi wszystkie nierówności jezdni

wyposażony w zawieszenie hydropneumatyczne tak, jak nasze auto testowe. Pojazd delikatnie się kołysze napędzany przez pracującą z wysoką kulturą silnik Diesla. Kierowcy lubiący sportowy styl prowadzenia nie będą zadowoleni z dynamiki jazdy. Uniemożliwia ją

mało bezpośredni układ kierowniczy, a także skłonność do podsterowności i tracenia stabilności na zakrętach. Co gorsza, pod względem przełączania biegów musi uznać wyższość testowanych rywali. Prowadzenie francuskiego „poduszkowca” na pewno nie jest źródłem sportowych emocji. Lepiej po prostu spokojnie sunąć naprzód. Citroën stosuje indywidualne, typowe dla marki

rozwiązania w zakresie obsługi samochodu. W C5 znajdziemy nieruchomy panel koła kierownicy z wieloma przyciskami. Nietypowa dla Citroëna jest relatywnie mała ilość przestrzeni z tyłu. Konkurenci oferują jej o wiele więcej. Także pod względem apetytu na paliwo (7,5 l) rywale wypadają lepiej.

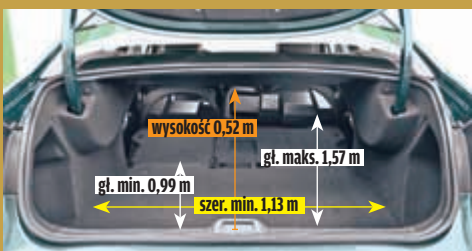


Koło kierownicy się obraca, panel środkowy pozostaje nieruchomy. To może denerwować

Z tyłu nie ma tak dużo miejsca, jak u klasowych konkurentów



Bagażnik ma wystarczającą, ale niezbyt dużą pojemność. Dobra jest ładowność (466 kg)



**WYMIARY** w milimetrach  
Szerokość wnętrza p/t: 1525/1500  
Rozstaw kół p/t: 1587/1564  
Szerokość: 1853



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

\*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Miejsce w teście  
**2**

# Wzór harmonii

Zawieszenie sprawia, że kierowca cieszy się na myśl o kolejnych łukach



## FORD MONDEO

**cena: 107 900 zł**

■ W swojej popisowej dyscyplinie Mondeo jest nie do pobicia. Nawet debiutująca Insignia nie może tego zmienić. Ford udowodnił, że wcale nie potrzebuje trików z amortyzatorami o zmiennej twardości (jeśli są dostępne) do harmonijnego zestrojenia układu jezdnego. Nuansy stanowiące o doskonałości zawieszenia dostrzegą przede wszystkim bardzo wyczuleni kierowcy. Ford perfekcyjnie pokonuje zakręty i skutecznie opiera

się siłę odśrodkowej, z przodu i z tyłu wspomagany przez rozważnie interweniujący układ ESP. Takie prowadzenie to niemal mistrzostwo. Do tego układ kierowniczy jest precyzyjny, pracuje z odpowiednim oporem i daje znakomite wycucie drogi. Pod względem dy-

### Zawieszenie czyni Mondeo mistrzem dynamiki

namiki jazdy Ford to ciągle mistrz w swojej klasie. Co ważne, samochód nie jest przy tym twardy jak deska. Wprawdzie nie wszystkie nierówności pochłania należycie, ale większość z nich udaje się pokonać bez uszczerbku na komforcie. W kabinie jest dużo miejsca nie tylko dla jadących, lecz także na bagaż, a mocny silnik okazuje się przyjemnie cichy. Pod względem sprintu do „setki” lepszy jest tylko Passat.

Wskaźniki Mondeo nie wyglądają, niestety, zbyt atrakcyjnie i częściowo okazują się słabo czytelne. Samochód nie sprawia także wrażenia, że jest wysokiej jakości. Tu Mondeo powinno brać przykład z Opla, nawet jeśli pod innymi względami może być dla niego wzorem.

Wskazniki Mondeo nie wyglądają, niestety, zbyt atrakcyjnie i częściowo okazują się słabo czytelne. Samochód nie sprawia także wrażenia, że jest wysokiej jakości. Tu Mondeo powinno brać przykład z Opla, nawet jeśli pod innymi względami może być dla niego wzorem.

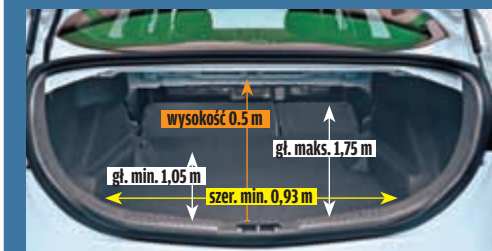


Stylistyka wskaźników jest zbyt wyszukana, słabo czytelny monitor z ekranem dotykowym

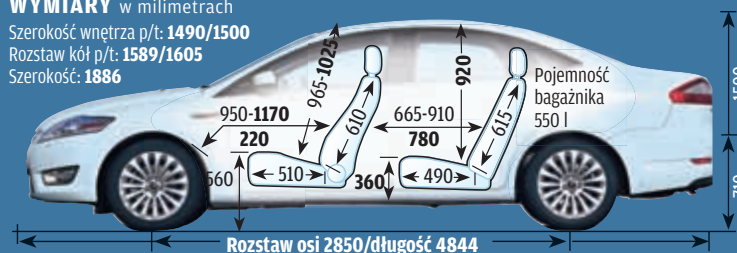
Nawet wyrośnięci podróżni znajdą wygodną pozycję



Wielki bagażnik o pojemności aż 550 l oraz wysoka ładowność (524 kg)



**WYMIARY** w milimetrach  
Szerokość wnętrza p/t: 1490/1500  
Rozstaw kół p/t: 1589/1605  
Szerokość: 1886



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

\*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Miejsce w teście

4

## Sport ma w genach

Stylistyka oraz sztywne zawieszenie czynią z Accord a rasowego sedana



### HONDA ACCORD

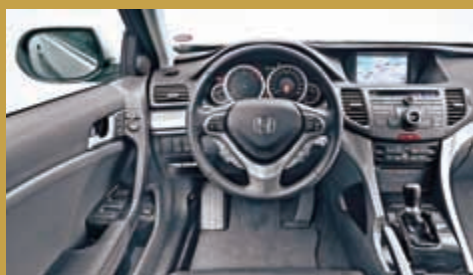
cena: 106 500 zł

Okazały Accord to bez wątpienia dobre auto, ale w kabinie jest ciśniej, niż moglibyśmy się spodziewać. Wysocy pasażerowie miejsc tylnych muszą siedzieć ciasno przytuleni, a siedzący z przodu życzyliby sobie szerszego zakresu regulacji foteli. Wykonanie auta jest doskonałym przykładem japońskiej solidności, podobnie jak wyposażenie. Na pokładzie mamy chyba wszystko, co tylko być może. Testowanego Accord a wyposażono m.in. w układ aktywnie pomagający utrzymać auto na zamierzonym kursie (w pakiecie za 2000 zł). Przydałaby się także pomoc w obsłudze samochodu, ponieważ połapanie się w wielu guzikach na kierownicy nie jest wcale proste, nie mówiąc już o mozaice prze-

łączników w innych miejscach kokpitu. W Accordzie pasażerowie dostają twardą lekcję jazdy. Zawieszenie informuje ich o nierównościach każdego rodzaju. Za to Accord niewzruszenie pokonuje zakręty, wręcz prowokując do sportowego stylu jazdy. Jednak wyraźna podsterowność oraz ostro reagujący układ ESP studzą zapędy domorosłych rajdowców. Podobnie jak najgorzej działające w naszym teście hamulce. Tyłko Honda potrzebuje ponad 38 metrów na zatrzymanie ze 100 km/h. Najślabszy w porównaniu motor chętnie wchodzi na obroty, chociaż temperamentem nie dorównuje rywalom. Znakomite wrażenie robi za to skrzynia biegów z przyjemnie włączającymi się przełoženiami.

#### Komfort resorowania nie jest mocną stroną Accord a

Podobnie jak w C5 także bagażnik Accord a ma co najwyżej wystarczającą pojemność

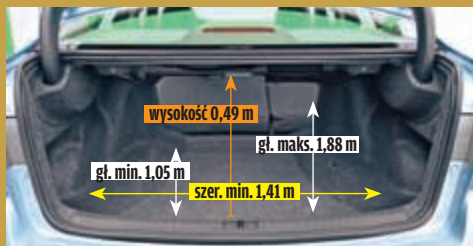


Obsługa starannie wykonanego kokpitu wymaga dokładnego przestudiowania instrukcji

Nie ma tu, niestety, zbyt wiele przestrzeni na nogi



Podobnie jak w C5 także bagażnik Accord a ma co najwyżej wystarczającą pojemność



wysokość 0,49 m

gł. maks. 1,88 m

gł. min. 1,05 m

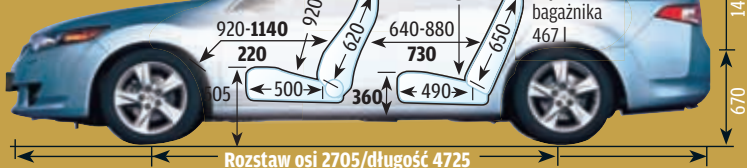
szer. min. 1,41 m

#### WYMIARY w milimetrach

Szerokość wnętrza p/t: 1520/1475

Rozstaw kół p/t: 1585/1590

Szerokość: 1840



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

\*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Miejsce w teście

2

## Bez istotnych wad

Dopracowany niemal w każdej kwestii. To się może podobać kierowcom



### VOLKSWAGEN PASSAT

cena: 108 690 zł

Kabina jest zaprojektowana bardzo przejrzysto, pasażerowie mają do dyspozycji dużo miejsca zarówno z przodu, jak i z tyłu oraz obszerny luk bagażowy. Nikt nie będzie miał problemu z obsługą samochodu. Auto jest wykonane starannie i solidnie. Nowy diesel common rail doskonale łączy moc z wysoką kulturą pracy. Skrzynia biegów może być wzorem dla klasowych rywali. Oszczędnych kierowców ucieszy, że Passat potrzebuje

wowo na krótkich nierównościach, jak to ma miejsce w samochodzie francuskim. Passat nie pozwolił sobie na żadne słabości także w zakresie kierowności. Wspomagany przez ingerujący z wycuciem, ale tylko wtedy, gdy jest to konieczne, system ESP czysto pokonuje nawet najbardziej kręte odcinki dróg. Ale to nie znaczy, że inżynierowie z Wolfsburga modlą klasowych rywali. Oszczędnych kierowców ucieszy, że Passat potrzebuje

#### Dobry samochód, ale zupełnie pozbawiony charakteru

czym, który na tle nowszej konkurencji nie jest dostatecznie precyzyjny. Z radością powitalibyśmy także zmiany w kabinie, która teraz wygląda zbyt skromnie. Na tle nowszych rywali Passat prezentuje się mało nowocześnie, a przecież nie jest to stara konstrukcja.

gą spocząć na laurach. Powinni jeszcze popracować nad układem kierowniczym, który na tle nowszej konkurencji nie jest dostatecznie precyzyjny. Z radością powitalibyśmy także zmiany w kabinie, która teraz wygląda zbyt skromnie. Na tle nowszych rywali Passat prezentuje się mało nowocześnie, a przecież nie jest to stara konstrukcja.



Przejrzysta deska rozdzielcza jest łatwa w obsłudze. Nawigacja w pakiecie za 1000 zł

Ilość miejsca z tyłu zadowoli nawet bardzo wysokich pasażerów. Siedzenia są wygodne



Oto największy bagażnik w porównaniu. Passat ma też najwyższą ładowność – 552 kg



wysokość 0,51 m

gł. maks. 1,96 m

gł. min. 1,12 m

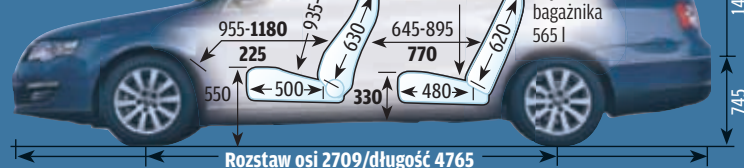
szer. min. 1,04 m

#### WYMIARY w milimetrach

Szerokość wnętrza p/t: 1485/1510

Rozstaw kół p/t: 1553/1566

Szerokość: 1820



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

\*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Miejsce w teście

1

# Sedan jak coupé

Ma piękną stylistykę karoserii i zadatki na hit wśród samochodów klasy średniej



## OPEL INSIGNIA

**cena: 103 900 zł**

■ Debiutant spod znaku błyskawicy wygląda dobrze. Profil najnowszej limuzyny Opla przypomina raczej zterodrzwiowe coupé niż klasycznego sedana klasy średniej. Jednak kto pokocha te smukłe linie, będzie musiał czasami pocierpieć. Dotyczy to przede wszystkim pasażerów siedzeń tylnych. Już samo wejście do kabiny nie jest dla nich łatwe, a gdy znajdują się we wnętrzu pojazdu, nie mogą się cieszyć dużą przestrzenią. Ford oraz Volkswagen oferują więcej miejsca. Za to kierowca i pasażer przedni siedzą na wygodnych, odpowiednio wyprofilowanych fotelach o dużym zakresie regulacji. Dobrze wykonany, elegancko zaprojektowany kokpit cieszy oczy. To nowość w Oplu. W Insignii konstruktorzy nie oszczędzali na jakości, podobnie jak na technice.

### Atrakcyjna stylistyka nadwozia to niejedyny atut Insignii

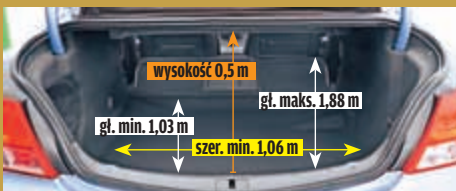
A jednak wysiłek włożony w zaprojektowanie zawieszenia nie opłacił się. Nie zmienia tego nawet system Flex Ride (w pakiecie za 1000 zł), bo także w komfortowym trybie pracy Opel mniej skutecznie pochłania nierówności od Citroëna, Forda czy Volkswagena. Seryjne, 18-calowe felgi przyczyniają się dodatkowo do tego, że układ jezdny niedostatecznie tłumi wyboje i pracuje nerwowo, a wyraźne odgłosy toczenia drażnią uszy pasażerów. Za to Insignia jest bardzo stabilna, dynamicznie wchodzi w zakręty, nie osiągając jednak harmonii i precyzji Mondeo. Silnik wywołuje mieszane uczucia: nie pali zbyt dużo, ale przy wyższych prędkościach obrotowych staje się głośny i jest źródłem wibracji. Skrzynia biegów ma krótkie przełożenia, a precyzja działania nie jest powodem do niezadowolonia.



Eleganckie wzornictwo, czytelne instrumenty oraz jakość wykonania klasy premium. Opel naprawdę się postarał. Ilość miejsca nad głową z tyłu ogranicza obniżająca się linia dachu



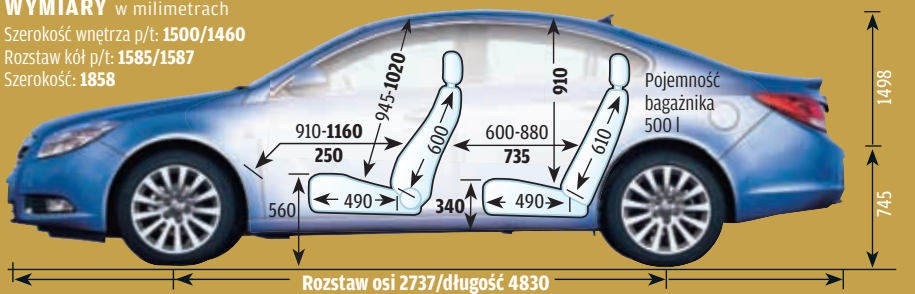
Silnik niestety nie ma najlepszej dynamiki na ostatnim przełożeniu. Konkurenci są lepsi



Bagażnik o dobrej pojemności, ale są rywale, których kufry mieszczą więcej. Zawiasy nie wnikają do środka

**WYMIARY** w milimetrach  
Szerokość wnętrza p/t: 1500/1460  
Rozstaw kół p/t: 1585/1587  
Szerokość: 1858

Dobra dynamika i niskie spalanie



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

\*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu



nia ma sportowe, krótkie drogi prowadzenia. Nieco gorzej, ale nadal precyzyjnie działa przekładnia Volkswagena. Sposób włączania biegów w Oplu oraz w Fordzie okazuje się tylko minimalnie gorszy od tego, co oferuje Passat, a najmniej przyjemnie operuje się dźwignią w Citroënie. Podczas szybkiej zmiany zdarza się haczenie, a poza tym są problemy z precyzją działania przekładni.

Przyzwyczajaliśmy się, że dobry samochód musi mieć skuteczny układ hamulcowy. W tej kwestii najlepiej sprawdzają się Citroën oraz Opel. Nieznacznie gorszy jest od nich Volkswagen. Jeszcze dłuższą drogę hamowania ma Ford, ale nadal z szybkości 100 km/h zatrzymuje się przed 38. metrem. Tę granicę przekracza wyłącznie Honda i to zarówno przy zimnych tarczach, jak i po ich rozgrzaniu. Na szczęście o żadnym układzie hamulcowym testowanych aut nie można powiedzieć, że jest słaby.

Ważnym czynnikiem przy wyborze samochodu są koszty. Najlepiej wyposażonym pojazdem w tym teście okazał się Citroën. Niestety, to także naj-

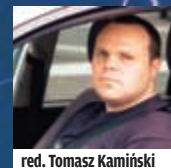
droższe auto, mimo że uwzględniliśmy rabat w wysokości 15 tys. zł. Ford nie ma w standardzie kilku elementów, ale nawet po doposażeniu auta do poziomu Citroëna niemiecki sedan pozostaje tańszy. W przypadku Mondeo również została podana cena po rabacie – upust wyniósł 11 900 zł. Podobną cenę jak Ford po doposażeniu ma Volkswagen. W jego przypadku do ceny doliczyliśmy 800 zł za koszty transportu i przygotowanie pojazdu do wydania. Niestety, w przypadku Passata, tak samo zresztą, jak i Accord oraz Insignii nawet w opcji nie można mieć airbagu kolanowego dla kierowcy (standard w C5 i Mondeo). Najtańszymi modelami w porównaniu są Accord oraz Insignia. Koszt zakupu Hondy uwzględnia rabat w wysokości 10 tys. zł. Dodatkowo zaletą Accord jest 3-letnia gwarancja na mechanikę.

Z kolei w Insignii i w C5 ciejszą przeglądy co 30 tys. km, podczas gdy w Mondeo oraz z Accordem trzeba się udać na inspekcję co 20 tys. km. Tylko w Passacie o kolejnym przeglądzie kierowcę informuje komputer pokładowy.

OPRAC. TOMASZ KAMIŃSKI

## PODSUMOWANIE

Nowicjusz Opla w porównującym stylu wdarł się do klasy średniej i wygrał pierwsze porównanie. Patrząc na nietuzinkową stylistykę oraz szlachetne materiały, ma się wrażenie kontaktu z samochodem niemal klasy premium. To się może podobać. Nie bez znaczenia jest również dobrze skalkulowana cena przy bogatym wyposażeniu standardowym. Jediną istotną wadą samochodu jest ograniczona przestrzeń tylnej kanapie.



red. Tomasz Kamiński

Wielkie brawa dla Opla. Insignia przyciąga nie tylko oryginalną linią nadwozia, ale przede wszystkim niepowtarzalnym charakterem. Perfekcyjny pod względem konstrukcji, choć nieco nudny Passat powinien mieć się na baczności.



red. Janusz Borkowski

Mondeo, choć oferuje potężną przestrzeń, w prowadzeniu jest mało poręczne. Honda dużo traci z powodu ciasnego wnętrza. Osobom szukającym wygody w klasie średniej polecam nowego Citroëna C5.



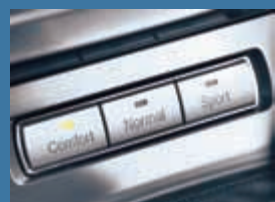
3 4

HONDA ACCORD 2.2i-DETC CITROËN HDi 170

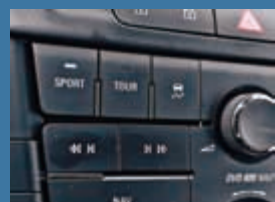
TECHNIKA

# Zawieszenie bywa zmienne

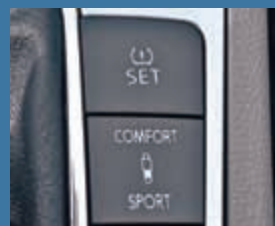
Adaptatywne systemy (Ford, Opel, Volkswagen) sterują twardością amortyzatorów w zależności od warunków jazdy i wybranego programu. Ponadto w Passacie po wybraniu trybu pracy Sport utwardza się układ kierowniczy, a w Oplu inaczej pracują także układy ESP oraz ABS. Hydropneumatyczne zawieszenie Citroëna (Hydractive III) zmienia jednocześnie twardość sprężyn. Ten ostatni system przy ustawieniu w trybie komfortowym zapewnia najwygodniejsze podróżowanie wśród testowanych pojazdów.



IVDC w Fordzie ma 3 tryby pracy (brak w testowanym aucie)



W Oplu funkcja Flex-Ride także ma trzy programy działania



W Volkswagencie do wyboru są funkcje: Sport, Comfort lub Normal



W Citroënie zainstalowano dodatkowo regulację prześwitu

Więcej informacji na: [autoswiat.pl/nowe](http://autoswiat.pl/nowe)

	CITROËN 2.2 HDi	FORD MONDEO 2.2 TDCi	HONDA ACCORD 2.2i-DETC	OPEL INSIGNIA 2.0 CDTi	VW PASSAT 2.0 TDI
<b>DANE TECHNICZNE</b>	<b>C5</b>	<b>MONDEO</b>	<b>ACCORD</b>	<b>INSIGNIA</b>	<b>PASSAT</b>
Silnik - typ/cylindry/zawory	t. diesel R4/16	t. diesel R4/16	t. diesel R4/16	t. diesel R4/16	t. diesel R4/16
Pojemność skokowa (cm³)	2179	2179	2199	1956	1968
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	125/170/4000	129/175/3500	110/150/4000	118/160/4000	125/170/4200
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	370/1500	400/1750	350/2000	350/1750	350/1750
Prędkość maksymalna (km/h)	219	223	212	218	223
Skrzynia biegów/napęd na koła	man. 6/przednie	man. 6/przednie	man. 6/przednie	man. 6/przednie	man. 6/przednie
Hamulce przód/tył	tw/t	tw/t	tw/t	tw/t	tw/t
Ogumienie auta testowanego	225/55 R 17	235/45 R 17	225/50 R 17	245/45 R 18	235/45 R 17
Poj. zb. paliwa (l)/emisja CO <sub>2</sub> (g/km)	71/172	70/165	65/150	70/154	70/153

<b>WYNIKI TESTU</b>	<b>C5</b>	<b>MONDEO</b>	<b>ACCORD</b>	<b>INSIGNIA</b>	<b>PASSAT</b>
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,3 s	3,3 s	3,3 s	3,3 s	3,3 s
0-100 km/h	9,5 s	9,4 s	9,7 s	9,5 s	8,7 s
Elastyczność 60-100 km/h (4. bieg)	6,9 s	6,0 s	6,7 s	6,6 s	6,5 s
80-120 km/h (6. bieg)	12,2 s	11,6 s	12,3 s	13,4 s	12,3 s
Hamowanie ze 100-0 km/h zimne	37,2 m	37,7 m	38,4 m	37,2 m	37,2 m
ze 100-0 km/h gorące	36,8 m	37,9 m	38,6 m	36,8 m	37,1 m
Poziom hałasu przy 50 km/h	58 dB	60 dB	61 dB	60 dB	60 dB
przy 100 km/h	66 dB	67 dB	66 dB	67 dB	67 dB
przy 130 km/h	69 dB	70 dB	70 dB	70 dB	70 dB
Śr. spalanie (l/100 km)/zasieg	7,5/940 km	7,2/960 km	6,9/940 km	7,0/1000 km	6,4/1090 km
Masa rzeczywista/ładowność	1750/466 kg	1686/524 kg	1628/402 kg	1654/476 kg	1538/552 kg
Średnica zawracania (w lewo/w prawo)	12,2/12,5 m	11,8/11,9 m	11,8/11,9 m	11,2/11,5 m	11,3/11,3 m

<b>WYPOSAŻENIE/GWARANCJE/CENY</b>	<b>EXCLUSIVE</b>	<b>TITANIUM X</b>	<b>EXECUTIVE</b>	<b>COSMO</b>	<b>HIGHLINE</b>
Airbagi: czołowe/boczne/kurtynny	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
ABS/ESP/airbag kolanowy	S/S/S	S/S/S	S/S/N	S/S/N	S/S/N
Światła: przeciwmgielne/ksenonowe	S/S	S/1600 zł	S/S	S/1000 zł*	810/1000 zł*
Klimatyzacja man./aut./komputer	N/S/S	N/S/S	N/S/S	N/S/S	N/S/S
El. sterowane szyby przód/tył/lusterka	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Radio z CD/sterowanie na kierownicy	S/S	S/S	S/S	S/S	S/1090 zł
Czujniki: parkowania/deszczu/tempomat	S/S/S	2500/S/1900 zł	S/S/S	1000 zł*/S/S	2270 zł/S/S
Podgrzewane fotele	S	S	S	1200 zł	S
Gwarancja mech./perforacyjna	2 lata/12 lat	2 lata/12 lat	3 lata/12 lat	2 lata/12 lat	2 lata/12 lat
Przebiegi	co 30 tys. km	co 20 tys. km	co 20 tys. km	co 30 tys. km	wg wskazań
Utrata wartości (po 3 latach/90 tys. km)	56,6 proc.	51,3 proc.	50,5 proc.	bd.	47,1 proc.
<b>Cena standardowa</b>	<b>116 400 zł</b>	<b>107 900 zł</b>	<b>106 500 zł</b>	<b>103 900 zł</b>	<b>108 690 zł</b>
<b>Cena po doposażeniu (punktowana)</b>	<b>116 400 zł</b>	<b>113 900 zł</b>	<b>106 500 zł</b>	<b>106 100 zł</b>	<b>117 750 zł</b>

Brakujące (wyróżnione pogrubioną czcionką) elementy wyposażenia dodatkowego dodajemy do wyjściowego kosztu zakupu; tw - tarczowe wentylowane, t - tarczowe, S - standard, N - niedostępne; \*pakiet

<b>PUNKTACJA</b>	<b>Maksymalnie punktów</b>	<b>C5</b>	<b>MONDEO</b>	<b>ACCORD</b>	<b>INSIGNIA</b>	<b>PASSAT</b>	<b>TAK OCENIAMY</b>
<b>NADWOZIE</b>							
Przestronność z przodu	40	32	33	30	34	33	Ogromne wnętrze i pojemny bagażnik sprawiły, że Mondeo znalazło się na czele w tej części porównania. Mocną stroną pojazdu są również wygodne i dobrze podpierające z boku siedzenia. Passat, który uzyskał tyle samo punktów to kolejny model z przestronną częścią pasażerską, a jego bagażnik ma największą pojemność wśród testowanych modeli. Dobrze ukształtowane fotele ma również Insignia. Jej zaletą jest również wysoka jakość materiałów wykończeniowych. C5 oraz Accord podobnie zresztą jak i Insignia nie mogą się popisać przestronnym wnętrzem dla pasażerów tylnego rzędu siedzeń.
Przestronność z tyłu	30	18	24	19	19	22	
Pojemność bagażnika	25	18	22	18	20	23	
Ładowność	15	10	12	8	10	13	
Widoczność	20	17	17	15	15	17	
Siedzenia i pozycja za kierownicą	30	27	29	29	28	28	
Ergonomia obsługi	20	15	17	15	18	18	
Jakość wykończenia i materiały	20	18	18	19	20	18	
<b>Suma punktów</b>	<b>200</b>	<b>155</b>	<b>172</b>	<b>153</b>	<b>164</b>	<b>172</b>	

<b>NAPEĐ I ZAWIESZENIE</b>							
Przyspieszenie	25	16	16	15	16	17	W tej części stawka jest bardzo wyrównana. Wygrał wprawdzie Passat, który ma najlepsze przyspieszenie oraz precyzyjną skrzynię biegów. Będąc na dalszej pozycji C5 (tak jak Insignia) zdeklasowało konkurentów w dziedzinie skuteczności hamulców. Citroën dodatkowo nie ma sobie równych pod względem komfortu resorowania, a jego podwójnie doładowany silnik okazuje się elastyczny oraz cichy. Jednak najlepszą elastycznością może się cieszyć kierowca Mondeo. W tym aucie podobało nam się także zawieszenie dające dużo przyjemności z jazdy na zakrętach. Dobre prowadzenie w takich warunkach to również domena Accord. Honda traci punkty za najsłabsze hamulce.
Elastyczność	25	22	23	22	21	22	
Poziom hałasu	15	13	12	12	12	12	
Skrzynia biegów/przełączanie	15	13	14	15	14	14	
Zachowanie się podczas jazdy	30	27	29	29	28	28	
Komfort jazdy	30	29	27	25	26	28	
Układ kierowniczy	15	12	14	14	14	13	
Średnica zawracania	5	2	3	3	4	4	
Hamowanie	40	31	26	21	31	29	
<b>Suma punktów</b>	<b>200</b>	<b>165</b>	<b>164</b>	<b>156</b>	<b>166</b>	<b>167</b>	

<b>KOSZTY</b>							
Cena (po doposażeniu)	50	35	36	38	38	35	Na zwycięstwo Insignii w ostatniej części porównania złożyła się maksymalna ilość punktów za częstotliwość przeglądów oraz korzystnie skalkulowana cena. Na podobnym poziomie kształtują się koszty zakupu Accord. który dodatkowo ma najniższe w tym porównaniu koszty ubezpieczenia i najdłuższą gwarancję na mechanikę. Citroën, podobnie jak Insignia, ma rzadszą niż w przypadku konkurentów częstotliwość przeglądów, a w wyposażeniu serijnym znalazł się airbag kolanowy dla kierowcy. To ostatnie zabezpieczenie znajduje się także na pokładzie Forda. Mondeo oraz Passat wymagają wyłożenia największej gotówki przy ubezpieczeniu. W Volkswagencie cieszy za to najniższe zużycie paliwa.
Zużycie paliwa	30	24	25	26	26	28	
Wyposażenie z zakresu komfortu	30	24	24	24	24	24	
Wyposażenie z zakresu bezpiecz.	30	30	30	26	26	26	
Ubezpieczenia	20	13	11	16	15	10	
Gwarancja	20	8	8	11	8	8	
Przebiegi	20	20	13	13	20	13	
<b>Suma punktów</b>	<b>200</b>	<b>154</b>	<b>147</b>	<b>154</b>	<b>157</b>	<b>144</b>	

<b>WYNIK KOŃCOWY</b>	<b>600</b>	<b>474</b>	<b>483</b>	<b>463</b>	<b>487</b>	<b>483</b>	
<b>MIEJSCE W TEŚCIE</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	Utrata wartości na podstawie  eurotaxGLASS'S Automotive Business Intelligence