INFORMACJA PRASOWA

Ford BlueCruise – nowe technologie w zasięgu ręki

WARSZAWA, 28 września 2026 roku – Ford Puma z systemem BlueCruise to aktualnie najtańszy w Polsce samochód z technologią Hands Free. Wystarczy sięgnąć po wersję 1.0 EcoBoost Hybrid 125 KM, dodać Pakiet Driver Assistance oraz jednorazową płatność za dostęp do usługi BlueCriuse i za 107 950 zł możemy bezpiecznie podróżować po polskich autostradach „bez użycia rąk pod kontrolą oczu". Jakie są poziomy autonomii, jak i gdzie działa system BlueCruise, ile kosztuje w Polsce i w jakich modelach go znajdziemy?

Poziomy autonomii SAE

SAE to standardowa klasyfikacja stopnia, w jakim samochód przejmuje zadania kierowcy. Opracowała ją organizacja SAE International (norma J3016). Skala obejmuje sześć poziomów – od L0 do L5 – i precyzyjnie określa, kto w danym momencie steruje pojazdem, kto monitoruje otoczenie i kto odpowiada za przejęcie kontroli w razie problemu.

- L0 – Brak autonomii: kierowca wykonuje wszystko samodzielnie. Samochód może jedynie ostrzegać (np. o kolizji czy zjechaniu z pasa), ale nie przejmuje sterowania.
- L1 – Wsparcie jednej funkcji: samochód pomaga w jednej rzeczy – najczęściej w utrzymaniu prędkości (adaptacyjny tempomat) albo w utrzymaniu pasa ruchu. Kierowca cały czas musi kontrolować resztę czynności i trzymać ręce na kierownicy.
- L2 – częściowa autonomia (Hands on): auto jednocześnie steruje i kontroluje prędkość (utrzymuje pas i odległość). Kierowca musi jednak cały czas trzymać ręce na kierownicy i aktywnie nadzorować jazdę.
- L2 (+) – częściowa autonomia (Hands off): to nieoficjalne, marketingowe oznaczenie zaawansowanego poziomu 2. Auto nadal steruje i hamuje, ale w określonych warunkach (zazwyczaj na zmapowanych autostradach) kierowca może zdjąć ręce z kierownicy. Musi jednak stale obserwować drogę i być gotowy do interwencji. System monitoruje wzrok kierowcy, który musi być skierowany na drogę.
- L3 – Autonomia warunkowa: samochód potrafi samodzielnie jechać w określonych warunkach (najczęściej gęsty ruch na autostradzie, ograniczona prędkość). Kierowca może na chwilę odwrócić wzrok, ale musi być gotowy przejąć stery na wezwanie systemu.
- L4 – Wysoka autonomia: pojazd jeździ samodzielnie w wyznaczonej strefie (geofencing w konkretnych miastach, dzielnicach lub trasach) i radzi sobie nawet wtedy, gdy coś pójdzie nie tak. Kierowca nie musi interweniować.
- L5 – Pełna autonomia: brak pedałów, kierownicy i potrzeby jakiegokolwiek nadzoru. Auto radzi sobie w każdych warunkach, w jakich poradziłby sobie człowiek.

Ford BlueCruise to system poziomu L2+ („Hands off"). Pozwala zdjąć ręce z kierownicy na wyznaczonych odcinkach autostrad, ale kierowca musi cały czas patrzeć na drogę. W Polsce działa legalnie od 2024 roku – jako pierwsza technologia tego typu dopuszczona przez Komisję Europejską.

Nie jest to pełna autonomia. To zaawansowane wspomaganie kierowcy, które realnie zmniejsza zmęczenie na długiej trasie, ale odpowiedzialność za jazdę nadal pozostaje po stronie człowieka.

Jak technicznie działa system BlueCruise

System BlueCruise nie jest osobnym „mózgiem autonomii". To warstwa zbudowana na trzech sprawdzonych systemach Forda:

- inteligentnym tempomacie adaptacyjnym z funkcją Stop & Go,
- asystencie utrzymania pasa (centrowanie na pasie),
- rozpoznawaniu znaków ograniczenia prędkości.

Do tego dochodzą mapy wbudowane w samochód (Blue Zones) i lokalizacja GPS. Dzięki temu system wie, czy auto znajduje się na odcinku zatwierdzonym do jazdy bez rąk, a za techniczne bezpieczeństwo jazdy odpowiadają czujniki i kamery.

- kamera przednia czyta linie poziome i pojazdy z przodu,
- radar mierzy odległość i prędkość poprzedzających aut,
- kamera skierowana na kierowcę (z podświetleniem podczerwonym) śledzi linię wzroku i pozycję głowy – działa też przez okulary przeciwsłoneczne.

Dopiero gdy wszystkie warunki są spełnione – wyraźne linie, Blue Zone, włączony tempomat i centrowanie pasa, kierowca patrzy na drogę – pojawia się komunikat o dostępności BlueCruise. Od tego momentu można zdjąć ręce z kierownicy. Gdy system wykryje, że wzrok zszedł z drogi (zwykle po kilku sekundach), najpierw pokazuje ostrzeżenie, potem dźwięk, a w ostateczności wymusza przejęcie kontroli. Brak reakcji kończy się awaryjnym zatrzymaniem pojazdu na pasie. System działa do ok. 130 km/h.

BlueCruise w Polsce – gdzie i na jakich warunkach

Komisja Europejska dopuściła system w 16 europejskich krajach. Sieć europejska obejmuje ponad 137 tys. km wyznaczonych autostrad w Austrii, Belgii, Czechach, Danii, Francji, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Grecji, Węgrzech, Włoszech, Holandii, Hiszpanii, Polsce, Portugalii i Szwecji, Norwegii i Finlandii. W Polsce BlueCruise działa wyłącznie na autostradach, nie na drogach ekspresowych.

Można z niego korzystać m.in. na autostradach A1, A2, A4 oraz odcinkach A8 i A18. Pamiętać jednak należy o tym, że znaczenie mają także warunki pogodowe. Jeśli kamera nie widzi linii (silny deszcz, śnieg, zabrudzony obiektyw), system się nie aktywuje albo się wyłączy.

W jakich modelach znajdziemy system BlueCruise? Na początku funkcja trafiła do w pełni elektrycznego Mustanga Mach-E (roczniki modelowe od ok. 2023.75 / 2024, z odpowiednim pakietem i aktualizacją OTA). Wiosną 2026 Ford rozszerzył ją na inne modele: Puma, Puma Gen-E, Kuga i Ranger PHEV z pakietem Driver Assistance.

System BlueCruise objęty jest bezpłatnym, 90-dniowym okresem próbnym. Po tym czasie kosztuje 115 zł miesięcznie lub 1300 zł w pakiecie rocznym. Można także zdecydować się na jednorazową płatność w wysokości 6250 zł lub kupić wersję wyposażenia BlueCruise modeli Puma lub Kuga, w którym jest on wyposażeniem standardowym.

# # #

***Ford**, globalna amerykańska marka, od ponad 100 lat wplatająca się w europejskie struktury, stawia na swobodę przemieszczania się, łącząc to z troską o planetę i każdego z nas. Realizowany przez firmę plan Ford+, uwzględniający sektory działalności Model e, Ford Pro i Ford Blue, wpływa na przyspieszenie europejskiej transformacji w kierunku pełnej elektryfikacji napędów i neutralności węglowej do roku 2035. Firma podąża z postępem, wprowadzając nowatorskie pojazdy elektryczne, z których każdy został zaprojektowany z myślą o europejskich kierowcach, a także oferując innowacyjne usługi, ułatwiające komunikację międzyludzką, rozwój społeczności i przedsiębiorstw. Ford w Europie sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, a działania obejmują również Ford Motor Credit Company, Ford Customer Service Division oraz 14 oddziałów produkcyjnych (8 spółek całkowicie zależnych oraz 6 nieskonsolidowane typu joint venture) z czterema centrami zlokalizowanymi w Kolonii, w Niemczech; w Walencji, w Hiszpanii oraz z siedzibami spółki joint venture w Krajowie w Rumunii i Kocaeli w Turcji. Ford zatrudnia w Europie około 34 tys. pracowników we własnych oddziałach oraz spółkach typu joint venture, łącznie około 57 tys. osób, po uwzględnieniu działalności nieskonsolidowanej. Więcej informacji na temat Forda, produktów firmy oraz oddziału Ford Credit na stronie corporate.ford.com.*

Kontakt: Mariusz Jasiński
Ford Polska Sp. z o.o.
(22) 6086815
mjasinsk@ford.com