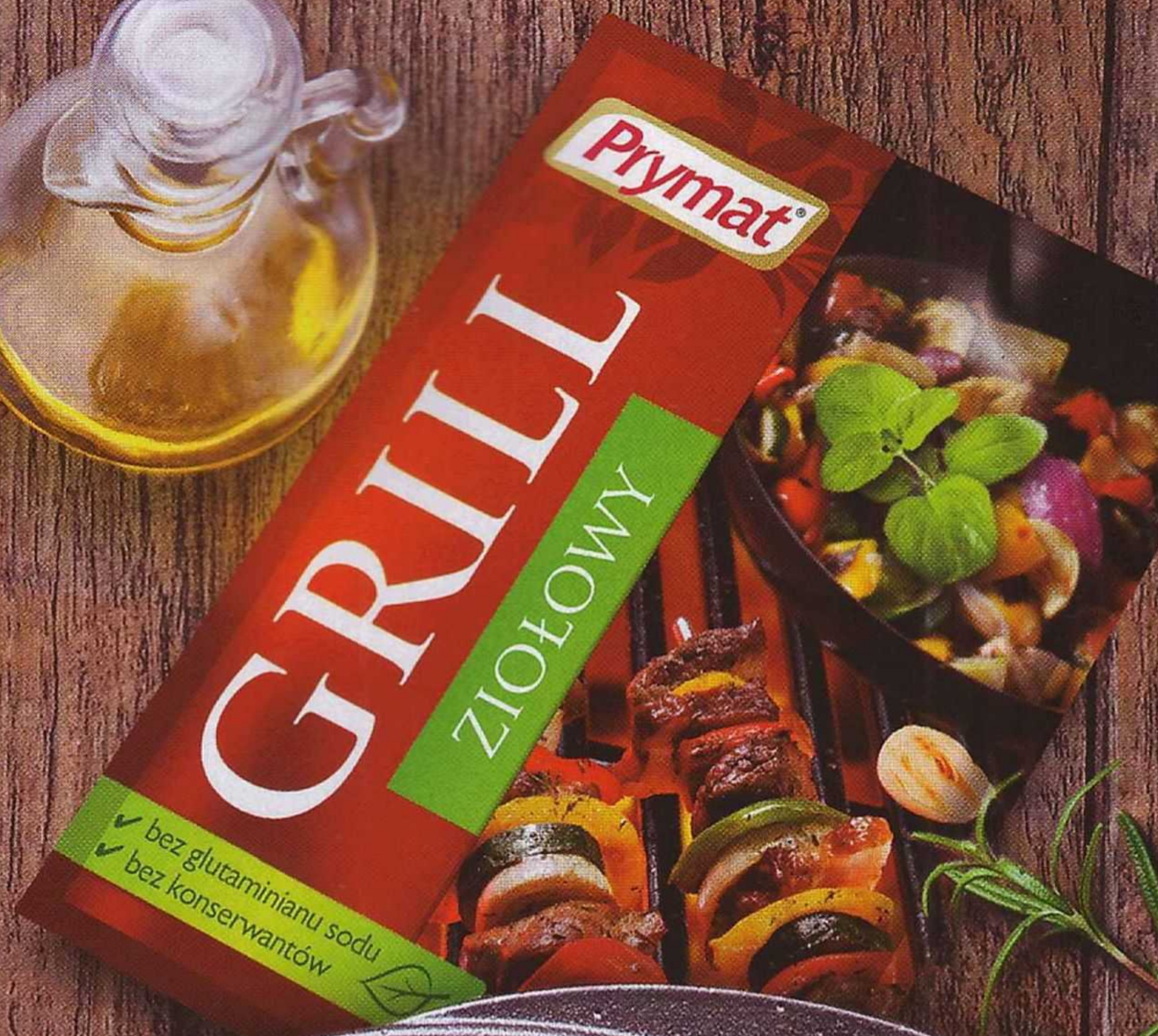


Prymat®

Wspólne chwile
NA GRILLU



Do szaszłyków najlepiej wykorzystywać delikatne kawałki mięsa, aby szybko i równomiernie się grillowały. Zamiast karkówki polecam użyć polędwicy wieprzowej lub piersi z kurczaka. Pamiętajmy, aby drewniane patyczki przed nakładaniem produktów namoczyć w zimnej wodzie – dzięki temu nie przypalą się podczas grillowania.

Robert Socha
Mistrz kulinarny

N°31
restaurant • bar



WIATR WE WŁOSACH

Ten samochód nie jest rodzinny ani bardzo wygodny w dłuższej trasie, ale ma coś szczególnego – kusi. Czym? Radością jazdy z otwartym dachem, gangiem silnika i precyzją, z którą pokonuje zakręty. I pomyśleć, że to wszystko od 90 tysięcy złotych.



Samochód, który przetestowała redakcja PLAYBOYA, zdobył Grand Prix w 7. edycji konkursu Mazda Design 2016. Autorką wyjątkowej stylizacji (nie ma drugiego podobnego auta!) – nazwanej MX-UNIQ – jest Katarzyna Jastrzębska.

Najpierw wycieczka w czasie. W roku 1989, a więc przed ponad ćwierć wiekiem, Japończycy pokazali pierwszą Mazdę MX-5. U nas szczytem marzeń był wtedy Polonez, a za oceanem – gdzie wylądowała większość MX-5 – liczył się styl. Amerykanie kupowali więc Mazdę jak świeże bułki i to całkiem zrozumiale, bo samochód był tani, jeździł świetnie (w prowadzeniu neutralny dzięki m.in. idealnemu rozkładowi mas – 50:50) i kojarzył z angielskimi roadsterami Morgana, Triumphu i Lotusa. Przez pierwszych osiem lat kupiono aż 400 tysięcy MX-5, co można śmiało nazwać rekordem. W końcu nie było to samochód funkcjonalny, ale fun car – wóz do zabawy. Zabawne, że każda kolejna generacja, z ostatnią – już czwartą – włącznie, dokładnie trafia w gust klientów. Plus!


Jak protoplasta

Pierwsza Mazda MX-5 – słynna generacja NA z podnoszonymi światłami przednimi – była też bardzo lekka. Właśnie dlatego do jej napędzania wystarczyły silniki 1,6 i 1,8 l, relatywnie małej pojemności i mocy. Z grubsza tak pozostało do dziś. Najnowsza Mazda MX-5 (generacja nazywana ND) nie ma pod maską potężnych V-6 i V-8, ale małe silniki 4-cylindrowe, o pojemności 1,5 lub 2 litry (moc odpowiednio 131 i 160 KM). Jak dla mnie obydwa wystarczają, choć moc jednak nie do końca przekłada się na osiągi. Kabriolet potrzebuje 7,3 sekundy, żeby rozpędzić się do setki. No i jeździ maksymalnie 215 km/h, co akurat – biorąc pod uwagę jego otwartą konstrukcję – akurat wystarczy aż nadto.

Jak to jeździ?

Pierwsze wrażenie – samochód wydaje się leciutki. Zaglądam w dowód rejestracyjny i w odpowiedniej pozycji odczytuję... 1015 kilogramów. Znacząca prawda – Mazda to „waga piórkowa”. Od razu tłumaczę, że samochód jest tak samo bezpieczny jak inne. Nie brakuje w nim poduszek powietrznych, nikt nie oszczędzał na materiałach konstrukcyjnych. Ta niska masa to zasługa technologii SkyActive, czyli użycia blachy o większej wytrzymałości, zastosowania silnika o zmniejszonych oporach wewnętrznych i zwiększonym stopniu sprężania. Szkoda, że nie da się zdjąć karoserii. Pod spodem jest bowiem piękna ażurowa konstrukcja – tunel łączący zespół silnika i skrzyni biegów wraz z tylnym mechanizmem różnicowym. Silnik z przodu i napęd na tylne koła? Puryści powiedzą, że to rozwiązanie i jedyne, i słuszne. Pasuje do toru wyścigowego i driftingu, co przecież tak bardzo lubimy.

Wady

Każdy samochód je ma, ale do Mazdy ciężko się przychodzić. Mały bagażnik? A jaki ma być, skoro samochód jest dwumiejscowy i ma rozmiary auta typowo miejskiego (poniżej 4 metrów). Ciasno w kabinie i kiepsko się wsiada? Tak, to prawda. Mazda nie jest obszerna, ale za to daje frajdę z prowadzenia. Ona nie jest do przewożenia waliz (130 l)! Przypomina o tym choćby „architektura” deski rozdzielczej, w której główne miejsce zajmuje obrotomierz. Kogo interesuje prędkość, kiedy liczą się odpowiednie obroty, żeby do maksimum wykorzystać bieg? No, właśnie, kogo... 



Obrotomierz w centrum i łatwe podłączenie iPhone'a: oto MX-5 2016.



Niska masa. Dlatego tarcze hamulcowe nie muszą być masywne!



Bagażnik? Wystarcza z trudem (130 l), ale to przecież kabriolet.

MAZDA MX5

SILNIK: 2-litrowy, benzynowy, z bezpośrednim wtryskiem

MOC: 160 KM przy 6000 obr./min

MOMENT OBR.: 200 Nm przy 4600 obr./min

0-100 km/h: 7,3 s

VMAX: 214 km/h

CENA: od 90 tys. zł

5

NAJLEPSZYCH VANÓW

Nie są sexy, ale mają niezaprzeczalną zaletę – wejdzie do nich wszystko i da się przejechać bez zmęczenia nawet baaardzo długie dystanse.



FORD S-MAX

Przetestowaliśmy tego Forda w redakcji PLAYBOYA i wystawiamy mu najwyższe noty. S-Max łączy różne światy, bo to samochód z jednej strony tzw. wielkopojemny i dla rodziny (do 7 osób), a z drugiej wciąż zachęca do szybszej jazdy. Zawieszenie i układ kierowniczy precyzyjnie wybiera i tłumi nierówności, a Ford chętnie skręca i nie sprawia przy tym wrażenia rozpedzonego wiadra. Piszą, że to najbardziej sportowy z vanów

i najbardziej rodzinne auto sportowe. Prawda! W dodatku można ten samochód wybrać z napędem na przednią lub obie osie oraz w luksusowej odmianie Vignale (wyposażenie i wykończenie specjalne, przeprojektowane nadwozie, aktywny system tłumienia hałasu). **SILNIKI:** benzynowe z serii Ecoboost (moc 160 lub 240 KM) albo wysokoprężne TDCI (120-210 KM).

Cena od 107 tys. zł (dla porównania Vignale od 149 tys. zł)

INNE NOWOŚCI W GARAŻU PLAYBOYA

VW GOLF GTI CLUBSPORT S

Światowa premiera i od razu rekord – 310-konny VW przejechał najszybciej okrążenie toru Nürburgring.

Cena nie jest ustalona.



VW TIGUAN

Kolejny nowy Volkswagen. Obszerny SUV (bagażnik 600 l), ale wyposażony jak limuzyny. Silniki 125-240 KM.

Cena od 98 tys. zł



BMW 2 ACTIVE TOURER / GRAN TOURER

Mówiono, że to ryzykowny krok, bo nikt nie chce BMW z napędem na przód, ale auto się przyjęło. Samochód dostępny w dwóch odmianach, z krótkim i wydłużonym rozstawem osi (Gran Tourer). Na życzenie także wersja z napędem XDrive - na wszystkie koła, ze sterowaniem elektronicznym (podobno jeden z najbardziej skutecznych na świecie). **SILNIKI:** benzynowe 136-231 KM lub wysokoprężne 116 KM (tylko w Gran Tourer) i 150 KM. **Cena od 104 tys. zł**



PEUGEOT TRAVELLER

Śmiały i odważny krok koncernu PSA, który wraz z Toyotą chce pojechać klientom VW Multivana. Siostrzane duże vany z serii Traveller, Citroen Space Tourer i Toyota ProAce pomieszczą 5, 7 lub nawet 9 osób (w zależności od rozstawu osi)! Samochód ma rozsuwane drzwi po obu stronach nadwozia (otwierane machnięciem nogą pod zderzakiem) oraz bagażnik o pojemności 1500 litrów. **SILNIKI:** wysokoprężne od 95 do 180 KM. **Cena jeszcze nie jest ustalona.**



RENAULT ESPACE

Czwarta generacja pierwszego europejskiego vana. Samochód jest nieco mniejszy (choć wciąż dostępny jako 7-osobowy), ale za to nabrął charakteru crossovera dzięki podwyższonemu prześwitowi. Dostępny także w wersji ze skrotnymi kołami (tzw. 4Control ułatwia manewry na parkingu). **SILNIKI:** benzynowy TCe 200 KM lub wysokoprężne dCi 130 oraz 160 KM. Moment obrotowy: 200 Nm (benzyna) i 380 Nm (Diesel dCi 160). **Cena od 121 tys. zł**



VW TRANSPORTER

Transporter jest produkowany od 65 lat. Modele szóstej generacji mają różne rozstawy osi w zależności od przeznaczenia (biznesowe, dostawcze oraz kempingowe). Na życzenie napęd na przednie lub wszystkie koła, skrzynie ręczne bądź automatyczne z 2 sprzęgłami DSG. **SILNIKI:** benzynowe (wolnossący 115 lub 2,0 TSI - od 115 do 204 KM) lub wysokoprężne (TDI - jednostki o mocy od 84 do 180 KM, ostatni z podwójnym doładowaniem). **Cena od 125 tys. zł**

PORSCHE 718 CAYMAN / BOXSTER

Porsche z nowym oznaczeniem i rewolucyjnymi silnikami bokser z 4 cylindrami oraz turbodoładowaniem (przy poj. 2 l, moc 300 KM). **Cena od 230 tys. zł**



MASERATI LEVANTE

Pierwszy w historii SUV tej marki. Pod maską silniki z Ferrari (moc od 275 do 450 KM).

Cena od 375 tys. zł



NAJWYŻSZA PÓŁKA

Te samochody nie zostały wymyślane po to, żeby sprzedawały się w milionach sztuk. Kosztują za to więcej niż milion (euro, funtów lub dolarów), kusząc kierowców wyłącznie z grubym portfelem.

redaguje: RAFAŁ JEMIELITA

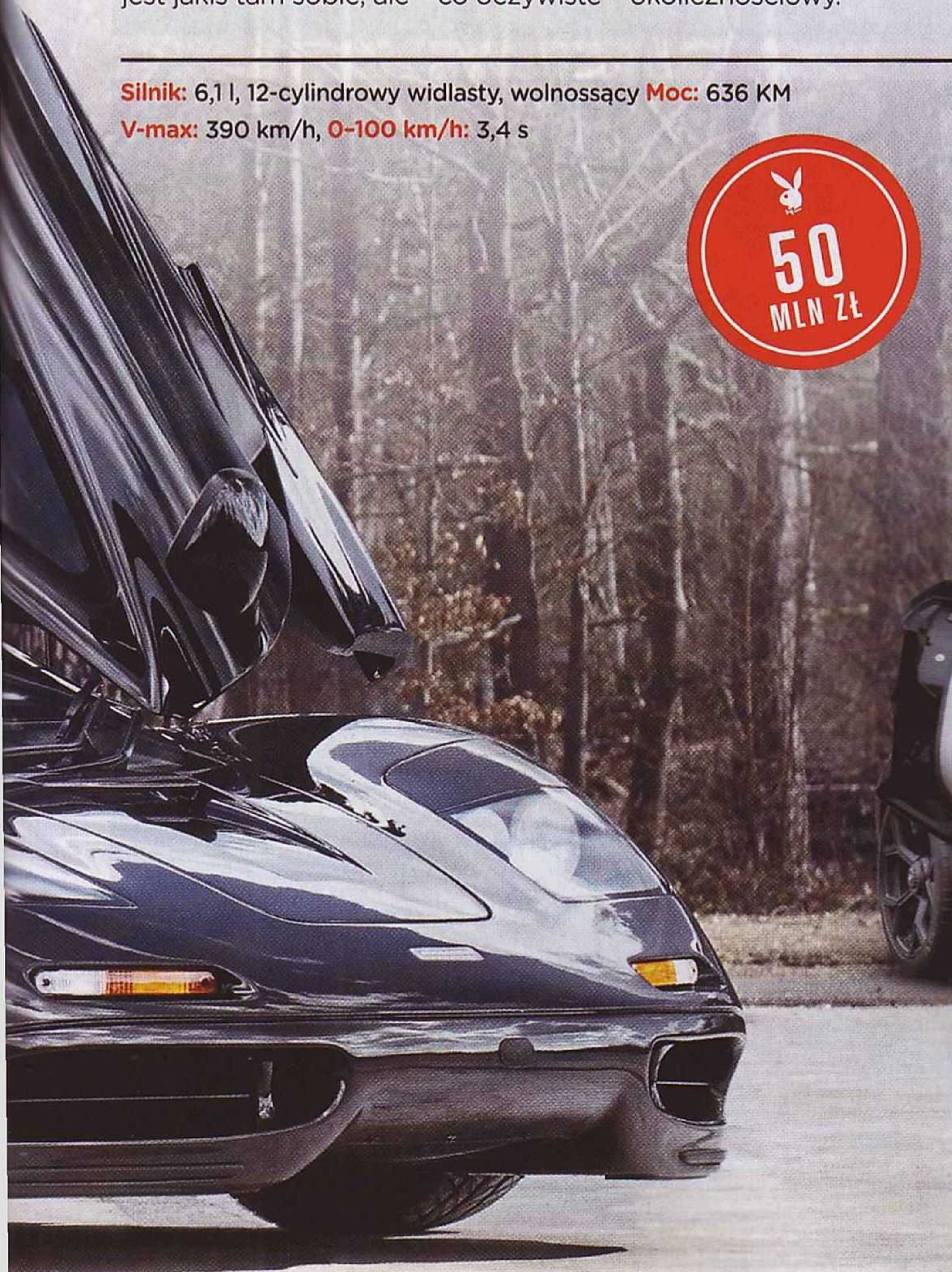
Samochód to skomplikowany mechanizm, który zawsze sporo kosztuje – taka jest cena technologii, mocy oraz godzin, które trzeba poświęcić na jego wykończenie. Od zarania samochody były upiększane, żeby z jednej strony się odróżniać od ulicznej gawiedzi, a z drugiej – producent mógł zarobić jeszcze więcej. To tłumaczy dlaczego w ofercie producentów są lakiery takie jak Stryker Red (stosowany w słynnym sportowym Dodge Viper SRT), za które każą dopłacać nawet kilkadziesiąt tysięcy złotych. Wprawdzie doceniamy, że ten lakier był nakładany przez całe 7 dni i że pięknie połyskuje, ale płacić za kolor tyle, co za mały... samochód to idiotyzm. Dziś jednak mamy na rozkładzie coś całkiem innego – samochody z najwyższej półki. Budowane jak ultradrogie zegarki, czyli w limitowanych seriach (czasem tylko kilka sztuk). Kosztują grube miliony, ale są piękne i pożądane.



McLaren F1

Ten samochód wyszedł z produkcji dokładnie w roku 1998. Dlaczego znalazł się wśród superaut w naszym tekście? Łatwo to wytłumaczyć – wóz z numerem 069 ma na liczniku tylko 4,5 tysiąca km i pochodzi z działu aut zabytkowych McLaren Special Operations Heritage Division, gdzie go odpowiednio wypieszczono. Macie do czynienia z prawdziwą rzadkością, bo McLarenów F1 dopuszczonych do jazdy po normalnych drogach zbudowano tylko 64. Własnym „F1” mógł się pochwalić Rowan Atkinson (Jaś Fasola), ale – o zgrozo – rozbił go, doprowadzając do furii kolekcjonerów wypatrujących każdego wolnego egzemplarza. Auto ma karbonowe podwozie (pierwsze budowane seryjnie i na większą skalę), drzwi nożycowe i całą komorę silnika wyłożoną, dla lepszego odprowadzania ciepła, folią z czystego złota. Do tego 636-konny silnik V-12 (pojemność 6,1 litra), zawieszenie, które stworzono z myślą o jeździe po torze oraz kierownicę umieszczoną dokładnie pośrodku (kierowca siedzi wysunięty przed dwójkę pasażerów). Dlaczego? McLaren pod względem osiągnięć niczym nie odbiega od bolidów F1, a takie umiejscowienie fotela dawało podobno najlepsze wyważenie i pozwalało szoferowi niemal „zrosnąć się” z autem. Legendarny wóz konstrukcji Gordona Murraya i Petera Stevensa jest oryginalny do najmniejszej śrubki (ma nawet zestaw narzędzi wykonany z tytanu), a w dodatku można go kupić w zestawie ze specjalnym zegarkiem należącym do obecnego właściciela. Czasomierz nie jest jakiś tam sobie, ale – co oczywiste – okolicznościowy.

Silnik: 6,1 l, 12-cylindrowy widlasty, wolnossący **Moc:** 636 KM
V-max: 390 km/h, **0-100 km/h:** 3,4 s



Lykan HyperSport

Mówią, że to „pierwszy arabski supersamochód”. Firma W Motors nie ma wielkiego doświadczenia, bo została założona przez Ralphi Debbasa w Libanie zaledwie przed 4 laty. Potem interes został przeniesiony do Dubaju, żeby w końcu pokazać Lykana HyperSport. Jego drzwi otwierają się nożycowo, ale w odróżnieniu od np. Lamborghini Murcielago, zawiasy umieszczono z tyłu a nie z przodu drzwi. Lykan ma 780 koni i generuje 960 niutonometrów (silnik na zamówienie dostarcza niemiecki tuner RUF), jeżdżąc blisko 400 km/h. Potencjalnych właścicieli producent kusi serią ograniczoną do 7 sztuk, wykończeniem z użyciem brylantów (dookoła każdego przedniego światła mieści się ich aż 220) oraz zegarkiem Francka Mullera. Nie do kupienia – piękne zegarmistrzowskie cacko jest tylko dla tych, którzy wcześniej zamówili Lykana. Jeśli nie jesteście potencjalnymi klientami to – od redakcji PLAYBOYA – mała podpowiedź. Samochody z W Motors wykorzystano w wielu... grach (np. *Furious 7* czy *Forza Motorsport 6*). Da się pojeździć prawie za darmo.

Silnik: 3,7 l, 6-cylindrowy, podwójnie doładowany **Moc:** 780 KM
V-max: 395 km/h, **0-100 km/h:** 2,8 s

