Discovery

Fifth Gear

Ötödik sebesség

**22. évad, 2. rész**

**ESD 938398 B**

Magyar szöveg: Szigeti Patrik

***Szereplő Neme Kora***

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tiff | férfi | 60-65 |
| Jason | férfi | 45-50 |
| jonny | férfi | 35-40 |
| VICKI | nő | 40-45 |
| FÉRFI | férfi | 35-40 |

**Kiejtési Lista:**

Vicki viki

Renault Sport Megane rönó sport megán

Toyota tojota

Tiff Needell tif nedel

Jonny dzsoni

Jaguar F-Type jaguár ef-tájp

Jaguar E-Type jaugár í-tájp

Ford Mondeo ford mondeó

Aston Martin Vantage aszton martin ventidzs

Porsche porse

Boxster bokszter

Caymen kéjmen

supercharger szupercsárdzser

SS Cars Ltd esz-esz kárz el-tí-dí

Renault Sport Clio rönó sport klió

Volkswagen Golf GTI folkszvágen golf gé-té-í

DriftBox driftboksz

Vicks viksz

flick flik

Volswagen Corrado folkszvágen korádó

Lotus Cars lótusz kárz

Colin Chapman kolin csepmen

Victoria viktória

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *00:24* | Narrátor | ***FŐCÍM*** |
|  |  |  |
| 00:28 | Vicki | Üdvözöljük az Ötödik sebesség nézőit! |
|  |  |  |
| 00:30 | Tiff | Vickivel ma két, gyakori beszédtémát szolgáltató járgányt állítunk szembe egymással. |
|  |  |  |
| 00:36 | Vicki | A Renault Sport Megane 265-öt… |
|  |  |  |
| 00:40 |  | és a Toyota GT86-ot. |
|  |  |  |
| 00:44 |  | Ettől a párharctól izzani fognak az internetes fórumok. |
|  |  |  |
| 00:49 | Tiff | **A piac legjobb csapott hátúja száll szembe egy, az autóvilágot alapjaiban megrengető géppel.** |
|  |  |  |
| 00:55 | Vicki | **Ez az autók királyainak harca.** |
|  |  |  |
| 00:57 |  | Tiff! Egy pillanatra fogd már be! |
|  |  |  |
| 01:01 | Tiff | **Jason pedig autóorvossá vedlik át és megpróbál feléleszteni egy motort a hamvaiból.** |
|  |  |  |
| 01:09 | Jason | Nővér! Hozza a defibrillátort! |
|  |  |  |
| 01:12 | Vicki | **Jonny Spanyolországban teszteli a Jaguar F-Type-ot, egy autólegenda szellemi utódját.** |
|  |  |  |
| 01:19 | Jonny | Mintha egy gazda üldözne sörétessel a kezében. |
|  |  |  |
| 01:23 | Tiff | **És csúcssebességgel hozunk vissza háttérbe szorult hősöket a köztudatba.** |
|  |  |  |
| 01:29 | Vicki | Muszáj ilyen erőszakosan vezetned? |
|  |  |  |
| 01:31 | Tiff | Jason akarta. Az ő hibája! |
|  |  |  |
| 01:38 |  | **De előbb nézzük az autókat! A Toyota GT86 egy 200 lóerős, hátsókerék-meghajtású sportautó egy csapott hátú áráért. A kiváló ár-érték aránya miatt pedig még jobban imádjuk.** |
|  |  |  |
| 01:53 | Vicki | **De vajon nyújt akkora vezetési élményt, mint a piac legjobb csapott hátúja?** |
|  |  |  |
| 02:01 | Tiff | És itt most nem csak két hihetetlen járgány csatájáról van szó, hanem az elsőkerék- és a hátsókerék-meghajtás párbajáról is. |
|  |  |  |
| 02:10 | Vicki | Az autósok nagykönyve szerint a hátsókerekes autók kiegyensúlyozottabbak és szórakoztatóbbak, de vajon mindig ez a helyzet? |
|  |  |  |
| 02:19 |  | **Az elsőkerekes autókban az első kerekekre hárul a kormányzás és az erőelosztás. Az egyenetlen terhelés miatt orrnehézzé válhat az autó.** |
|  |  |  |
| 02:31 | Tiff | **A hátsókerekesnél a hátsó kerekek feladata a gyorsulás, míg az első kerekeknek csak a kormányzás marad.** |
|  |  |  |
| 02:38 |  | **Így jobban eloszlik a terhelés és javul a kezelhetőség.** |
|  |  |  |
| 02:44 | Vicki | Első tesztünkkel fényt derítünk a lassú tempónál tapasztalható kezelésbeli különbségekre. És amint őfelsége befejezte a bóják igazgatását, hozzá is látunk. |
|  |  |  |
| 03:00 |  | **A két győzelemig tartó párharcnak a Megane-nal futok neki. A tapadás és a mozgékonyság a kulcs, és a 68 féklóerős előnyömmel nincs okom panaszra.** |
|  |  |  |
| 03:10 |  | Csábító gondolat kövér gázzal rajtolni, de csak kipörögnének a kerekek, szóval inkább vigyázok. |
|  |  |  |
| 03:17 | Tiff | **Hangban talán elmarad ellenfelétől, de a hátsókerekes GT86 elvileg jobb tapadást biztosít. Harcra fel!** |
|  |  |  |
| 03:24 |  | Bemelegítem a vállamat. |
|  |  |  |
| 03:29 | Férfi | 3, 2, 1, rajt! |
|  |  |  |
| 03:36 | Vicki | 6 mp alatt van 100-on. |
|  |  |  |
| 03:39 | Tiff | 2 másodperccel hamarabb gyorsul 100-ra az elsőkerekessel. Jó a tapadása. |
|  |  |  |
| 03:46 |  | **Fej-fej mellett haladunk. A Megane erőfölénye azonban a gyors irányváltások miatt veszni látszik a vizes pályán.** |
|  |  |  |
| 03:55 | Vicki | Egyszerre értünk a bóják közé. |
|  |  |  |
| 03:57 | Tiff | Rükverc! |
|  |  |  |
| 04:05 |  | **Fontos, hogy szűken kerüljük a bójákat, amiben a GT86 elsőkerék-tapadása van segítségemre.** |
|  |  |  |
| 04:12 |  | Egyszerre fordulunk be a körforgalomba. |
|  |  |  |
| 04:14 | Vicki | Jaj, ne, rossz irányba fordultam! |
|  |  |  |
| 04:20 |  | Rossz irányból hajtottam be és el kellett engednem Tiffet. |
|  |  |  |
| 04:23 | Tiff | Minél gyorsabban kell leparkolni. |
|  |  |  |
| 04:28 |  | Szerintem nyertem. Vagy döntetlen? |
|  |  |  |
| 04:30 |  | Fene se tudja. |
|  |  |  |
| 04:32 | Vicki | Szerintem Tiff győzött. |
|  |  |  |
| 04:36 | Tiff | **Vicki rossz térérzékének köszönhetően az első kört én nyertem a Toyotával.** |
|  |  |  |
| 04:43 | Férfi | 3, 2, 1, rajt! |
|  |  |  |
| 04:48 | Tiff | Ezt jól kaptam el. Semmi kipörgés. |
|  |  |  |
| 04:51 | Vicki | A szlalom után nekem lesz könnyebb dolgom. |
|  |  |  |
| 04:55 | Tiff | Erősebb az autója, el is húzott. |
|  |  |  |
| 04:57 | Vicki | Most Tiff előtt vagyok. |
|  |  |  |
| 04:59 | Tiff | Fék! Rükverc! |
|  |  |  |
| 05:05 |  | Nem pörög ki tolatás közben. |
|  |  |  |
| 05:07 | Vicki | Vezetek. |
|  |  |  |
| 05:08 | Tiff | Elhúz! |
|  |  |  |
| 05:09 | Vicki | Nálam az előny. |
|  |  |  |
| 05:12 | Tiff | Gyorsan a körforgalomban! |
|  |  |  |
| 05:13 | Vicki | Majdnem kihagytam a körfogalmat. |
|  |  |  |
| 05:15 | Tiff | Meg kell állnom! |
|  |  |  |
| 05:17 | Vicki | Mindketten elszúrtuk a körforgalmat. |
|  |  |  |
| 05:19 | Tiff | Nem tudok megpördülni, ki fogok kapni. |
|  |  |  |
| 05:24 | Vicki | Igen! |
|  |  |  |
| 05:28 |  | A kézifék nem az igazi, nem tudok befarolni vele, de így is elsőként értem be. |
|  |  |  |
| 05:34 | Tiff | Kikapcsolt a kipörgésgátló, aztán be és megint be. |
|  |  |  |
| 05:38 | Vicki | Szép volt. |
|  |  |  |
| 05:40 | Tiff | Utálok veszíteni. |
|  |  |  |
| 05:44 | Vicki | **A harmadik kör dönt.** |
|  |  |  |
| 05:50 |  | 3000-es fordulatszám elég lesz, a 3500 már túl sok. |
|  |  |  |
| 05:52 | Férfi | 2, 1, rajt! |
|  |  |  |
| 05:56 | Tiff | Hékás, még nem is álltam készen! |
|  |  |  |
| 05:59 | Vicki | Egyesben hagyom. |
|  |  |  |
| 06:03 | Tiff | Fej-fej mellett haladunk a garázs felé. |
|  |  |  |
| 06:05 | Vicki | Be a bóják közé. |
|  |  |  |
| 06:07 | Tiff | Gyorsan rükvercbe! |
|  |  |  |
| 06:09 | Vicki | Rükvercbe teszem. |
|  |  |  |
| 06:11 | Tiff | Nem pörög ki. Gyerünk már, gyorsan! Jöhet az egyes! |
|  |  |  |
| 06:17 | Vicki | Nem veszi be az egyest. |
|  |  |  |
| 06:19 | Tiff | Vissza kell szlalomoznom. |
|  |  |  |
| 06:21 | Vicki | Gyerünk! |
|  |  |  |
| 06:23 | Tiff | Muszáj kézifékkel. |
|  |  |  |
| 06:26 | Vicki | Tiff vezet, ez nem lesz jó. |
|  |  |  |
| 06:28 | Tiff | Jön a célvonal. |
|  |  |  |
| 06:32 |  | Kézifék! És… |
|  |  |  |
| 06:35 |  | Ez egy újabb győzelem. |
|  |  |  |
| 06:37 | Vicki | Valamit mindig benéztem. A mandulagyulladásom a hibás. |
|  |  |  |
| 06:42 | Tiff | Máris jönnek a kifogások. |
|  |  |  |
| 06:47 |  | **Kifogások ide vagy oda, ez bizony szoros volt. De joggal nyert a GT86-os.** |
|  |  |  |
| 06:54 |  | **Gyorsabban rajtol, valamivel fürgébb, farolhatunk vele a körfogalomban, és élesebb a kézifékje.** |
|  |  |  |
| 07:03 | Vicki | **A tapadás és a hátsókerék-meghajtás egyensúlya a nyerő.** |
|  |  |  |
| 07:08 |  | Már a kézifékek sem olyanok, mint régebben. |
|  |  |  |
| 07:15 | Tiff | **Később kiderítjük, melyik megfizethető hősünkkel farolhatunk a legdurvábban.** |
|  |  |  |
| 07:21 | Vicki | Agresszívan. Agresszívan. Agresszívan! |
|  |  |  |
| 07:26 |  | **Jonny pedig a vadiúj Jaguar F-Type gumijait füstölteti kicsit.** |
|  |  |  |
| 07:31 | Jonny | Nagyon jó. |
|  |  |  |
| *07:35* | Narrátor | **Melyik Ferrari modellt nevezték el az alapító, Enzo Ferrari fiáról?** |
|  |  |  |
| *07:41* |  | ***1. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| *09:00* | Narrátor | **A Ferrari Dino modellje az alapító, Enzo Ferrari Dino nevű fiáról kapta a nevét.** |
|  |  |  |
| 09:10 | Tiff | **Most pedig látogassunk el az Ötödik sebesség tesztpályájára!** |
|  |  |  |
| 09:16 |  | Ma az új Mazda 6-ost tesztelte a csapat. |
|  |  |  |
| 09:21 |  | **A mindent elsöprő Ford Mondeo riválisa igazi óriásölőnek ígérkezik. 19500 és 27 ezer font közötti áron juthatunk hozzá, tehát a Mondeónál valamivel olcsóbb, és kapható 2 literes benzin vagy 2,2 literes turbódízel motorral is.** |
|  |  |  |
| 09:38 |  | **Az apropó pedig az, hogy a Mazda szerint az ő autójuk fél literrel kevesebbet fogyaszt a Ford Mondeónál.** |
|  |  |  |
| 09:47 |  | Íme, az új Mazda 6-os, hölgyem és uraim! |
|  |  |  |
| 09:50 | Jonny | Jól néz ki, tetszik. |
|  |  |  |
| 09:52 | Tiff | Mindnyájunkat meglepett a Mazda 6-os. Kiváló stílus, kalandos külső. |
|  |  |  |
| 09:57 |  | Akkora, mint egy ötajtós! |
|  |  |  |
| 09:59 | Jonny | Pont, mint a Mondeo. |
|  |  |  |
| 10:01 | Jason | Jó hosszú. |
|  |  |  |
| 10:03 | Jonny | A Mazda 6-os dizájnja valójában díjnyertes. A hivatalos neve KODO dizájn, ami azt takarja, hogy a vadon élő ragadozók dinamizmusa és tartása ihlette. |
|  |  |  |
| 10:16 | Jason | A KODO… |
|  |  |  |
| 10:17 | Jonny | Ilyen. |
|  |  |  |
| 10:19 |  | De tényleg. Nem én találtam ki. |
|  |  |  |
| 10:21 |  | Lesből támad a vad Mazda. |
|  |  |  |
| 10:24 | Vicki | Megmutatnád, hogyan érzékelteti ezt a dizájn? |
|  |  |  |
| 10:27 | Tiff | Nem teljesen értettem, miről beszélnek, de Jason nagyon élethűen játszotta a szerepét. |
|  |  |  |
| 10:33 | Jonny | Tényleg jól néz ki. Szép nagy orra van. |
|  |  |  |
| 10:37 | Tiff | Nézzétek, mekkorák a hátsó ajtók! Uram, szálljon be kérem a limuzinba! |
|  |  |  |
| 10:42 | Jonny | Tetszetős. |
|  |  |  |
| 10:44 | Tiff | A Mazda extra hosszának hála a hátsó ülésen utazóknak sem kell kuporogniuk. Nem rossz. |
|  |  |  |
| 10:50 | Jason | Néztétek már a műszerfalat? |
|  |  |  |
| 10:52 | Vicki | Azta! |
|  |  |  |
| 10:54 | Jason | Ugye milyen finom? |
|  |  |  |
| 10:55 | Tiff | A kézifék is jó. |
|  |  |  |
| 10:56 |  | Az utastér bámulatos, a kormány és a műszerezettség is remek, nem túl hivalkodó. |
|  |  |  |
| 11:03 | Jason | A Mazda egy vérbeli flottaautó, vagyis a lehető leggyorsabban kell mennie, miközben a takarékosságra is odafigyel. |
|  |  |  |
| 11:11 | Jonny | A Mondeót tartják manapság a szedánok keresztapjának, ezért ezt használtuk viszonyítási alapnak. |
|  |  |  |
| 11:17 | Vicki | A Mazda elvileg fél literrel kevesebbet fogyaszt a Mondeónál. Ahhoz, hogy ezt igazoljuk, mindkét autóval maximális sebességre gyorsultunk a körpályánkon és leolvastuk a fedélzeti számítógép fogyasztási adatait. |
|  |  |  |
| 11:34 | Tiff | Először a Mondeóval köröztünk teljes gázzal, amíg el nem értük a kívánt sebességet. 200-as sebességnél a fogyasztásmérő össze-vissza ugrált 11 és 13 liter között, ezért a középértéket, a 12-t választottuk. |
|  |  |  |
| 11:53 |  | Aztán jöhetett a Mazda 6-os. |
|  |  |  |
| 11:56 | Jonny | A Mazdának gyengébb, de nagyobb forgatónyomatékú motorja van a 2 literes Mondeónál. |
|  |  |  |
| 12:01 | Tiff | Mintha jobban is gyorsulna. |
|  |  |  |
| 12:03 | Jason | Tiffel mindig életveszélyes kocsikázni. |
|  |  |  |
| 12:06 |  | Van ám másik sáv is, Tiff. |
|  |  |  |
| 12:07 | Tiff | Átsorolok. |
|  |  |  |
| 12:09 | Jason | Mi a fenét művelsz? |
|  |  |  |
| 12:11 |  | Bevetette a szokásos trükkjeit, megpróbált nyugtalanná, idegessé tenni minket. Bevallom, sikerült neki. |
|  |  |  |
| 12:18 | Vicki | Muszáj ilyen erőszakosan vezetned? |
|  |  |  |
| 12:20 | Tiff | Jason akarta. Az ő hibája! |
|  |  |  |
| 12:23 | Vicki | Mégis nekem kell érte megfizetnem. |
|  |  |  |
| 12:25 | Tiff | Attól tartok. Sajnálom. |
|  |  |  |
| 12:27 | Jonny | Tövig nyomod a gázt? |
|  |  |  |
| 12:29 | Tiff | Még szép! |
|  |  |  |
| 12:30 | Jonny | Hülye kérdés, hát persze. |
|  |  |  |
| 12:34 | Vicki | A menetszél rosszabb volt a Mazdában, mint a Fordban. |
|  |  |  |
| 12:38 |  | Itt nagyobb a menetszél, mégis jobban hallak titeket. |
|  |  |  |
| 12:43 | Jason | Próbáljuk meg ablaktörlővel! |
|  |  |  |
| 12:46 | Jonny | A Mazda egy kicsit rázós volt. Végig fel-alá ugrált. |
|  |  |  |
| 12:51 | Jason | Sokkal könnyedebbnek tűnik. |
|  |  |  |
| 12:54 | Tiff | Igen. |
|  |  |  |
| 12:55 | Vicki | Sportosabb a felfüggesztés és a karosszéria is. |
|  |  |  |
| 12:57 | Jonny | Igen. |
|  |  |  |
| 12:58 | Vicki | Utasként inkább a Fordot választanám, az kényelmesebb volt. |
|  |  |  |
| 13:02 | Jason | Máris gyorsabban megyünk, nem? |
|  |  |  |
| 13:05 | Tiff | De, 210-zel. |
|  |  |  |
| 13:07 |  | A motor erősebbnek tűnt, könnyebb volt irányítani, és sokkal gyorsabban értük el a végsebességet. |
|  |  |  |
| 13:15 | Jason | Kapcsoljuk ki a légkondit! |
|  |  |  |
| 13:18 |  | Így gyorsulnunk kell. |
|  |  |  |
| 13:22 |  | Ugye, hogy más? |
|  |  |  |
| 13:23 | Tiff | Igen, máris 217. |
|  |  |  |
| 13:26 | Jonny | 217? |
|  |  |  |
| 13:27 | Jason | Kikapcsoltuk a légkondit és még egy tízest rá tudtunk pakolni. |
|  |  |  |
| 13:29 | Jonny | Tényleg? |
|  |  |  |
| 13:30 | Tiff | Csak hetet. |
|  |  |  |
| 13:31 | Jason | Azt már kerekíthetjük fölfelé. |
|  |  |  |
| 13:35 |  | Mennyit mutat? 11-et? |
|  |  |  |
| 13:36 | Tiff | Igen. Egyáltalán nem ugrál, jobb a műszerezettsége. |
|  |  |  |
| 13:40 | Jason | 11 liter 100-on, padlógázzal. |
|  |  |  |
| 13:43 |  | Környezetbarátabb és sokkal gyorsabb is. Nem csak végsebességben, de a végsebesség elérésének idejében is felülmúlta a Mondeót. |
|  |  |  |
| 13:51 | Tiff | Egészen pontosan 11,6 liter 217-es sebességnél. |
|  |  |  |
| 13:57 | Jonny | 11,6. |
|  |  |  |
| 13:58 | Tiff | A másik össze-vissza ugrált 11 és 13 között. |
|  |  |  |
| 14:03 |  | Kétség sem férhet a Mazda győzelméhez. |
|  |  |  |
| 14:06 |  | **Hihetetlen eredményt kaptunk. A Mazda 6-os tényleg gyorsabbnak és takarékosabbnak tűnik a Mondeónál. Kényelemben ettől függetlenül alulmarad.** |
|  |  |  |
| 14:18 | Jason | Imádtam a Mazda 6-ost, 8 és fél pontot adok neki. |
|  |  |  |
| 14:22 | Vicki | Hét és fél. |
|  |  |  |
| 14:23 | Jonny | 8 ponttal jutalmazom a Mazda teljesítményét. |
|  |  |  |
| 14:27 | Tiff | A Mazdától a hatost kapta, de tőlem a nyolcast. |
|  |  |  |
| 14:32 |  | **A Mazda 6-os tehát 32 pontot ért el a lehetséges 40-ből a csapatteszten.** |
|  |  |  |
| 14:38 | Vicki | Most következzen egy autó, amire közel 40 évet vártunk. |
|  |  |  |
| 14:42 | Tiff | Bizony, a Jaguar F-Type-ról van szó, és mint a nevéből is látszik, a Jaguar E-Type rég várt örököséről van szó. |
|  |  |  |
| 14:53 | Jonny | **Íme, a Jaguar második eljövetele. Azzal, hogy a legújabb sportautóját F-Type-nak nevezte el, a Jaguar egyértelműen jelezte, hogy a legendás E-Type utódjának szánja. Magasak tehát az elvárások.** |
|  |  |  |
| 15:07 |  | **Spanyolországban tesztelem az autót forgalomban és versenypályán.** |
|  |  |  |
| 15:11 |  | Gyorsan tisztázzuk, hogy ez nem egy radikális vagy retró sportautó, mégis vannak közös jellemzői az E-Type-pal. |
|  |  |  |
| 15:18 |  | A motor elöl található a domborodó, kagyló alakú motorháztető alatt. A kétüléses pilótafülke szűk, a kasztni áramvonalas, hátsókerék-meghajtású és magában hordozza a komoly gyorsaság ígéretét. |
|  |  |  |
| 15:41 |  | **Annak idején az E-Type híres volt arról, hogy fele annyiba kerül, mint az Aston Martin. És 60 ezer fontos árával az F-Type is jó vételnek tűnik a 100 ezres Aston Martin Vantage mellett.** |
|  |  |  |
| 15:57 |  | **Manapság azonban a Jaguar fő riválisa a Porsche. Az F-Type ára éppen félúton van a Boxster és a 911-es kabrió között.** |
|  |  |  |
| 16:08 |  | 10 éve egyetlen Jaguar sem vehette volna fel a versenyt az új Porschéval. De már más időket élünk. |
|  |  |  |
| 16:19 |  | Ez pedig egy igazi Porsche-ölő lehet. |
|  |  |  |
| 16:26 |  | Háromféle F-Type közül válogathatunk. A két V6-os és a V8-as is feltöltött motorú. Ez a középső modell, a V6S, ami hangzásában a Porschéra emlékeztet. |
|  |  |  |
| 16:41 |  | 3000-es fordulatszám felett döcög és pöfög, és főleg a felváltásoknál olyan, mintha egy gazda üldözne sörétessel a kezében. |
|  |  |  |
| 16:52 |  | Kár, hogy nem hallani a superchargert. A kipufogó hangját viszont hallom, az nyom el minden mást. Mondjuk, szépen szól. |
|  |  |  |
| 17:07 |  | **A V6S hasonló teljesítményt nyújt, mint riválisa, de van egy kis bökkenő... A Porschével ellentétben a Jaguar nem kapható kézi váltóval.** |
|  |  |  |
| 17:20 |  | Tiff valószínűleg tajtékzik dühében, de ne féljenek, irtó gyorsan vált sebességet az autó. |
|  |  |  |
| 17:31 |  | Hihetetlen. |
|  |  |  |
| 17:33 |  | Ha ön is azt hiszi, hogy a Jaguarokat csak nadrágtartós, a nyugdíjazásukkor ajándékba ébresztőórát kapó emberek vezetik, akkor mégis hol töltötte az elmúlt 5 évet? |
|  |  |  |
| 17:49 |  | Biztosan még a Skodákkal viccelődik. |
|  |  |  |
| 17:52 |  | **Az F-Type utastere bármelyik Porschét veri luxus tekintetében. És az úton is kellemesebb élményt nyújt. De ez nem minden.** |
|  |  |  |
| 18:03 |  | Ez egy szemtelen, kétüléses sportautó, de hiába csinos és kellemes, mindez semmit nem ér, ha nem kezelhető elég jól. Mit ad isten, a hátunk mögött egy teljesen üres versenypálya áll. |
|  |  |  |
| 18:17 |  | Micsoda szerencse! |
|  |  |  |
| 18:23 |  | **Létfontosságú, hogy a Jaguar életre keljen a pályán. A Porschékban sofőristennek érzem magam, szóval itt is ezt várom el.** |
|  |  |  |
| 18:32 |  | Igazi önbizalom-növelő autó. Kifejezetten jó a teljesítmény-leadása. Semmi kirívó. Nem csúnya, igazán kielégítő. Jót tesz az egónak. |
|  |  |  |
| 18:45 |  | Nagyon jó. |
|  |  |  |
| 18:47 |  | Egyszerre kínál nyugodt vezetési élményt és féktelen szórakozást. Eszméletlenül jó! |
|  |  |  |
| 19:01 |  | **Szinte lehetetlen megállapítani, hogy jobb-e a Jaguar a Porschéknél. Mindkét modellnél kényelmesebb, és még a Porsche hazai pályáján, a ringen is képes volt mosolyt varázsolni az arcomra.** |
|  |  |  |
| 19:14 |  | **Ideje dönteni.** |
|  |  |  |
| 19:16 |  | Választanám-e a Boxster S vagy a Caymen S helyett? Tudják mit? Igen, simán! |
|  |  |  |
| 19:25 |  | Pedig az említett két autó sem piskóta. De hogy választanám-e a 911-es helyett? |
|  |  |  |
| 19:32 |  | Valószínűleg nem. |
|  |  |  |
| 19:36 |  | **Végül az dönt, hogy a 911 sportosabb és élénkebb a határon, miközben a Jaguar luxusszintjétől sem marad el sokkal.** |
|  |  |  |
| 19:46 |  | **Az F-Type megszorongatja az autózás egyik állócsillagát. És noha világszerte talán nem is kerül címlapra, mint az E-Type 1961-ben, mégis méltón lép a legenda örökébe.** |
|  |  |  |
| 20:10 | Jason | **Ha a Toyota GT86 és a Megane felcsigázta az érdeklődését, képzelje csak el, hogy hasonló élményhez juthat a két autó árának töredékéért! A mai olcsó alternatívák garantáltan megmelengetik a szívüket.** |
|  |  |  |
| 20:27 |  | Pehelysúly, menő motor és rakoncátlan kezelés. Ezek a kegyetlen szórakozást kínáló sportautóink legjobb pénztárcabarát alternatívái. De a 25 ezres ár helyett ezekhez már 1500 fontért is hozzájuthatunk. |
|  |  |  |
| 20:41 |  | Erre biztosan felkapják a fejüket. |
|  |  |  |
| 20:44 |  | **A legolcsóbb választásom az autószerelmesek kedvence lesz, mert hármójuk közül ez az egyetlen hátsókerekes.** |
|  |  |  |
| 20:53 |  | **Próbáljuk ki!** |
|  |  |  |
| 20:56 |  | Kívülről talán nem tűnik nagy durranásnak, de a volánnál ülve elönti az embert a versenyérzés. Ez egy nagyon jó kis sportautó. |
|  |  |  |
| 21:07 |  | És 1600 fontért nem is drága. |
|  |  |  |
| 21:10 |  | Az MX-5-ös nem a világ leggyorsabb autója, de ez nem is olyan fontos, mivel a három közül egyedül ez hátsókerekes, ami rengeteg előnnyel jár. Könnyedén kormányozható, jobb az egyensúlya, az első kerekek csak fékeznek és kanyarodnak... |
|  |  |  |
| 21:29 |  | Egyszerűen élvezet vezetni. |
|  |  |  |
| 21:32 |  | **Az MX-5-ös megbízhatóságban rátett egy lapáttal az őt megihlető brit sportautókra. Azért nem árt odafigyelni egy-két dologra.** |
|  |  |  |
| 21:43 |  | Az MX5-ös gyengepontja a tető. |
|  |  |  |
| 21:48 |  | A szélvédő-fogók javítása nem olcsó mulatság. Nézzék meg, hogy nem rozsdásak-e a hajlatok! Ha pedig nem hajlik teljesen hátra, egy új tető vásárlása 250 fontba is kerülhet. |
|  |  |  |
| 22:00 |  | **Ha valami komolyabbra vágyik, akkor a Renault Sport Clio 182-est önnek találták ki! Ha szerencséje van, már háromezerért is vehet egyet.** |
|  |  |  |
| 22:13 |  | Ez egy régimódi csapott hátú. Érdes, hangos… |
|  |  |  |
| 22:19 |  | És gyors. |
|  |  |  |
| 22:22 |  | Régebben volt egy ilyen autóm. Máris rám törnek az emlékek és fülig ér a szám. Remek kis járgány. |
|  |  |  |
| 22:31 |  | Kicsit nehézkes. A felfüggesztése miatt elég erős, kemény autó. |
|  |  |  |
| 22:38 |  | Nem lehet vele betelni. |
|  |  |  |
| 22:43 |  | Mintha egy kis raliautóban ülnék, oltári! |
|  |  |  |
| 22:51 |  | **Ha használt Renault Sport Clio 182-est vásárolnak, nézzék meg, mennyire harcolták le szegény párát! A kopott kerekek, az elszúrt javítási kísérletek és a szervizkönyv hiánya nem sok jót jelent. Ha ilyet látnak, meg ne vegyék!** |
|  |  |  |
| 23:05 |  | A szelepnyitás-időzítő rendszer könnyen elszállhat az autóban. Ha a vezérműtengely fura hangot ad ki, vagy ötezres fordulatnál hirtelen lelassul az autó, 800 fontos javítási költség vár ránk. |
|  |  |  |
| 23:18 |  | A motorfelfüggesztés is hajlamos elkopni. Árulkodó jel, ha nehezen veszi be az autó a sebességet gyorsulás közben. Ha nem javítják meg, akár a kipufogórendszert is károsíthatja. 150 fontból meg is van. |
|  |  |  |
| 22:32 |  | **Végül pedig a legdrágább autónk, a legendás Volkswagen Golf GTI. Ez az 5. generációs modell, ami a 2. generáció óta először kínál valódi sportélményt.** |
|  |  |  |
| 23:47 |  | Újkorában 20 ezer fontot is elkértek a Golfért, ma azonban egy ehhez hasonló példányt már hatezerért is megvehetnek. |
|  |  |  |
| 23:59 |  | Nagyon feszes. Gond nélkül, gyönyörűen vált sebességet. |
|  |  |  |
| 24:05 |  | Mindenből sugárzik a minőség, nem csikorog sehol sem. És a műszerfal is frissnek tűnik, egészen újszerű. |
|  |  |  |
| 24:14 |  | Szóval lenyűgöző autó, 240-es végsebességgel, de ami a legjobb, hogy kiegyensúlyozott vezetésnél 6,7 litert fogyaszt 100-on. |
|  |  |  |
| 24:27 |  | Príma verda! |
|  |  |  |
| 24:31 |  | **A Golf GTI az egyik legjobban összerakott csapott hátú a piacon. És napjainkban főleg óvatos középkorú profik vezetnek Golfot, szóval ritkán találkozni leharcolt példánnyal.** |
|  |  |  |
| 24:43 |  | A turbó Golf gyakori rákfenéje, hogy a kisméretű nyomáscsökkentő szelep meghibásodásával elszáll a turbólöket, vagyis lelassul az autó. Szerencsére olcsó a javítása. |
|  |  |  |
| 24:55 |  | Hiába elsőkerék-meghajtású a Golf, a hátsókerekek belső éle gyakran elkopik, amiért a lengéscsillapító a felelős. Drágának hangzik, de nem az, mindössze 100 font. |
|  |  |  |
| 25:11 |  | **Egy biztos: bármelyik alternatívát is választjuk, a vezetés közbeni mosolygás garantált.** |
|  |  |  |
| 25:22 | Vicki | **Nemsokára a farolásé lesz a főszerep a GT86 és a Megane csatájának következő fordulójában.** |
|  |  |  |
| 25:28 | Tiff | Rántsd el balra, aztán jobbra! |
|  |  |  |
| 25:30 |  | **Jason pedig megpróbál életet lehelni egy leharcolt motorba.** |
|  |  |  |
| 25:35 | Jason | Jó az eredmény. |
|  |  |  |
| *25:37* | Narrátor | **Ön tudja, mire változtatta a nevét az SS Cars Ltd 1945-ben?** |
|  |  |  |
| *25:43* |  | ***2. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| *27:00* | Narrátor | **1945-ben az addig SS Cars Ltd néven ismert gyártóból lett a Jaguar.** |
|  |  |  |
| 27:09 | Vicki | Ez még mindig az Ötödik sebesség. |
|  |  |  |
| 27:12 | Tiff | Térjünk is vissza a Toyota GT86 és a Renault Sport Megane 265 csatájára! |
|  |  |  |
| 27:21 | Vicki | **Az évszázad legjobb ár-érték arányú autója küzd a piac legmenőbb csapott hátújával.** |
|  |  |  |
| 27:28 | Tiff | **És a hátsókerék- az elsőkerék-meghajtással. Az akadálypályán aratott győzelemnek hála jelenleg a hátsókerekes Toyota vezet 1-0-ra.** |
|  |  |  |
| 27:40 |  | Következzen a második kör! |
|  |  |  |
| 27:43 | Vicki | Talán már észrevették, hogy szeretjük az autók határait feszegetni, hogy kiderítsük, hogyan táncolnak. Ezért néha bevetjük a rángatást… |
|  |  |  |
| 27:56 |  | A kézifékezést. |
|  |  |  |
| 27:59 |  | És a csúsztatást. |
|  |  |  |
| 28:05 |  | Szóval mindegy, csak oldalra menjen. |
|  |  |  |
| 28:09 | Tiff | **A kérdés az, melyikük ebben a legjobb. Eltérő technikákkal próbálkozunk. Nekem minél több erőt kell kifejtenem, hogy a Toyota hátsó kerekei elveszítsék a tapadásukat és kicsússzanak.** |
|  |  |  |
| 28:23 | Vicki | **Nekem nehezebb dolgom lesz. Mivel a hátsó kerekekbe nem áramlik erő, több trükköt is be kell vetnem a faroláshoz.** |
|  |  |  |
| 28:33 | Tiff | **A profi versenyeken is használt DriftBox telemetria a farolás szögét fogja mérni, vagyis hogy mennyire fordulunk oldalra. A nagyobb szög nyer. És ahogy illik, hölgyeké az elsőbbség!** |
|  |  |  |
| 28:47 |  | Mi a terved, Vicks? |
|  |  |  |
| 28:49 | Vicki | Szerintem megpróbálom túlkormányozni. Mit gondolsz? |
|  |  |  |
| 28:52 | Tiff | Ledobod a súlyt a kerekekről. |
|  |  |  |
| 28:54 | Vicki | Pontosan. |
|  |  |  |
| 28:56 |  | **Ha elvesszük a gázról a lábunk, azzal tehermentesítjük a hátsó kerekeket, így azok könnyebben kicsúszhatnak. Először forduljunk be a kanyarba, vegyük le a lábunkat a pedálról és végül jöhet az ellenkormányzás.** |
|  |  |  |
| 29:12 | Tiff | Gyorsan mész. |
|  |  |  |
| 29:16 | Vicki | Alulkormányzott volt. |
|  |  |  |
| 29:18 | Tiff | Meg se mozdult, Vicks. |
|  |  |  |
| 29:20 | Vicki | Hát nem. |
|  |  |  |
| 29:21 | Tiff | Nagyobb sebességről talán sikerülhet a hajtűkanyarban. |
|  |  |  |
| 29:25 | Vicki | **Más megközelítés kell.** |
|  |  |  |
| 29:28 | Tiff | Skandináv flick? |
|  |  |  |
| 29:29 | Vicki | Igen. |
|  |  |  |
| 29:31 |  | **Ha a kanyar előtt ellenkező irányba rántjuk a kormányt, azzal megingatjuk. Az autó hátuljának inga módjára kell viselkednie.** |
|  |  |  |
| 29:39 |  | **Először elrántjuk a kormányt, aztán élesen befordulunk és végül ellenkormányzunk.** |
|  |  |  |
| 29:47 |  | Agresszívan. Agresszívan. Agresszívan! |
|  |  |  |
| 29:54 | Tiff | Megindul a hátulja, de aztán meg is fogja. |
|  |  |  |
| 29:57 | Vicki | Az autó nem akarja, hogy oldalra menjek, mert meg akar óvni minden veszélytől. |
|  |  |  |
| 30:02 | Tiff | Elég erősen fogja a hátulját, ami szokatlan az elsőkerekes autóknál. Nagyon jó kipörgésgátló rendszert raktak össze a Renault-nál. |
|  |  |  |
| 30:09 | Vicki | Azt hiszem, a kézifékhez kell folyamodnom. |
|  |  |  |
| 30:12 | Tiff | Attól tartok. |
|  |  |  |
| 30:13 | Vicki | **Primitív, de hatásos. Ha a kézifékkel lezárjuk a hátsó kerekeket a kanyar közepén, az autó hátulja oldalra csúszik. Élesen ráfordulunk a kanyarra, behúzzuk a kéziféket, kiengedjük és ellenkormányzunk, amint az autó elfordult.** |
|  |  |  |
| 30:33 | Tiff | Nagyot ránts rajta! Igen! Hozd vissza! |
|  |  |  |
| 30:38 | Vicki | Sikerült! |
|  |  |  |
| 30:39 | Tiff | Mennyi lett? Nem látom a mutatót. |
|  |  |  |
| 30:42 | Vicki | 38 fok. |
|  |  |  |
| 30:44 |  | **Végül csak sikerült. Megtanultuk, hogyan rosszalkodhatunk egy elsőkerekes járgánnyal.** |
|  |  |  |
| 30:51 | Tiff | **38 fokos farolást kell legyőznöm a Toyotával.** |
|  |  |  |
| 30:56 |  | **Remélhetőleg sikerülni fog.** |
|  |  |  |
| 30:59 |  | **Először az ideális íven haladok normális tempóban, hogy felmérjem az autó természetes egyensúlyát.** |
|  |  |  |
| 31:08 |  | Beveszem a kanyart. És megúszik! |
|  |  |  |
| 31:11 | Vicki | Már csúszik is. Szép! |
|  |  |  |
| 31:14 | Tiff | Ideális ív, túlkormányzottság, ez már zene a füleimnek. |
|  |  |  |
| 31:19 | Vicki | Sajnos ez a műszerünkön vajmi keveset ér. |
|  |  |  |
| 31:22 | Tiff | Mennyit mutat? |
|  |  |  |
| 31:23 | Vicki | 16-ot. |
|  |  |  |
| 31:25 | Tiff | **Most rá is segítek.** |
|  |  |  |
| 31:29 |  | Hátsókerék-meghajtás egy skandináv flickkel kombinálva. |
|  |  |  |
| 31:39 | Vicki | Mesés. Mesés. |
|  |  |  |
| 31:43 |  | Szép volt! |
|  |  |  |
| 31:44 | Tiff | Mennyi volt? Több mint 38? |
|  |  |  |
| 31:46 | Vicki | Több bizony. 39. |
|  |  |  |
| 31:52 | Tiff | **Roppant könnyű határon autózni a GT86-tal. Szerintem még nagyobb tempónál is a pályán tudom tartani.** |
|  |  |  |
| 32:00 |  | 110-es tempó, visszaváltok, elrántom és vissza, már csúszik is! |
|  |  |  |
| 32:06 | Vicki | Nagyon jó. |
|  |  |  |
| 32:07 | Tiff | Majdnem elengedtem. |
|  |  |  |
| 32:13 | Vicki | Szép volt. 48. Ügyes. |
|  |  |  |
| 32:18 |  | **Mit mondhatnék? Kikaptam a farolások királyától. A Megane kifejezetten stabil és jó a tapadása. Nagy sebességnél más nem is kell. A szórakozásunkat viszont elronthatja.** |
|  |  |  |
| 32:36 | Tiff | **A Toyota ennek éppen ellenkezője! És a kört is megnyeri egy 48 fokos farolással.** |
|  |  |  |
| 32:44 | Vicki | **2-0-ra vezet tehát Tiff és a hátsókerék-meghajtás. A műsor végén kiderül, hogy legalább a szépítés összejön-e a Megane-nak egy gyorskörön.** |
|  |  |  |
| 33:01 | Jason | **Csapjunk a lóerők közé! Ön tudja, milyen erős az autója? Az autósmagazinok és kézikönyvek könnyen félrevezethetnek minket.** |
|  |  |  |
| 33:12 |  | De mennyi az annyi? A motor öregedésével az alkatrészek is elkopnak, ami erőveszteséghez vezet. Az a mítosz járja, hogy a motor évente egy féklóerőt veszít. |
|  |  |  |
| 33:26 |  | **Ma ellenőrzöm a mítoszt és kiderítem, vajon visszaállíthatjuk-e az elveszett erőt. A kísérleti egerem ez az 1995-ös Volkswagen Corrado VR6, ami elvileg 190 féklóerővel került forgalomba.** |
|  |  |  |
| 33:43 |  | Múlt héten fékpadra állítottuk ezt a megkímélt járgányt, és kiderült, hogy jelenleg 177 féklóerős. Ez még nem egy féklóerő veszteség évente, de jelentősen eltér a gyári értéktől. |
|  |  |  |
| 34:00 |  | Most pedig megpróbáljuk visszaállítani az eredeti állapotot. Nővér! Hozza a defibrillátort! |
|  |  |  |
| 34:08 |  | **Több energia-visszanyerő technikát is bevetek. Miután mindegyiket kipróbáltuk, kiderül, milyen hatással voltak a teljesítményre.** |
|  |  |  |
| 34:19 |  | Először az üzemanyagrendszert tisztítjuk ki. Több készítmény is kapható, ami eltávolítja a koszt a csövekből és a szivattyúkból, és így állítja vissza az autó erejét. |
|  |  |  |
| 34:31 |  | **Mi egy 5 fontos üzemanyag-adalékot használtunk, és adtunk neki egy hetet, hogy bőven legyen ideje csodát tenni.** |
|  |  |  |
| 34:39 |  | **Na, jó, tegyük rá a Corradót a fékpadra!** |
|  |  |  |
| 34:43 |  | **A készülék szenzorjai a legapróbb lóerő-változást is kiszúrják, hiszen a kerekekbe küldött erő nagyságát mérik.** |
|  |  |  |
| 34:50 |  | **A pontos eredmény érdekében minden tesztet nyolcszor végzünk el, és a legnagyobb értékkel dolgozunk tovább.** |
|  |  |  |
| 34:56 |  | **Vajon ért valamit az adalékanyag?** |
|  |  |  |
| 35:01 |  | Nézzük az eredményt! A vörös szám a kezelés utáni, a zöld a kezelés előtti érték. Láthatják, mekkora a különbség. Majdnem 6 lóerő! |
|  |  |  |
| 35:11 |  | Az üzemanyag-csövekben, illetve főleg a szivattyúkban kosz rakodik le, és az adalékanyag ezeket az eltömődéseket tisztította ki, aminek hála minden szinte olyan hatékonyan működik, mint ahogy azt a tervezőasztalnál elképzelték. |
|  |  |  |
| 35:25 |  | De ne feledjük, hogy nem önthetünk naponta újabb és újabb adagot a tartályba, mert ha egyszer kitisztul, utána máshol kell az elveszett lóerők nyomába erednünk. De ez nagyon jó eredmény. |
|  |  |  |
| 35:40 |  | **Most lecserélünk néhány alkatrészt, akárcsak egy átlagos szervizelésnél. Kezdjünk egy új levegőszűrővel!** |
|  |  |  |
| 35:47 |  | **Ez akadályozza meg, hogy por kerüljön a motorba, de ha eldugul, akadályozhatja a levegő áramlását és lassíthatja az autót.** |
|  |  |  |
| 35:55 |  | **Sok idősebb autóhoz hasonlóan a Corrado szűrője is tele van levelekkel, ami valószínűleg nem túl jó.** |
|  |  |  |
| 36:05 |  | **Jöjjön egy olajszűrő cserével egybekötött olajcsere!** |
|  |  |  |
| 36:09 |  | A motor öregedésével mikroszkopikus fémdarabok morzsolódnak le és kerülnek az olajba. Ezek az apró részecskék növelik a motor belső súrlódását, és energiaveszteséghez vezetnek. |
|  |  |  |
| 36:23 |  | **Az olajcserével és egy új szűrővel tehát csak jól járhatunk. 45 fontért plusz a munkadíjért túl is eshetünk rajta.** |
|  |  |  |
| 36:32 |  | **De vajon segít visszanyerni az autó erejét?** |
|  |  |  |
| 36:36 |  | **Hogy biztosan pontos eredményt kapjunk, a rendszer kompenzálja a tesztek között fellépő hőmérsékleti különbségeket, amik hatással lehetnek a motor teljesítményére.** |
|  |  |  |
| 36:50 |  | Ne nézzenek oda, csak én nézhetem! Nem is rossz! Két lóerőt nyertünk az olaj- és szűrőcserékkel. Már csak alig több mint 4 lóerő kell az eredeti állapothoz. Munkára fel! |
|  |  |  |
| 37:05 |  | **Végül a gyújtáson próbálok valamennyit javítani. A gyújtógyertyák és vezetékeik lecserélésével maximalizálom a motor üzemanyag berobbantó képességét.** |
|  |  |  |
| 37:16 |  | **A 6 gyertya 73 fontba, míg a 6 vezeték 163 fontba kerül. De vajon visszanyerhetjük velük az autó eredeti erejét?** |
|  |  |  |
| 37:34 |  | Ez hihetetlen! Nézzük az elejéről! 177 lóerőről indítottunk, ami nagyjából sejthető volt. |
|  |  |  |
| 37:41 |  | Az adalékanyaggal elég nagyot ugrottunk, 183-ra, aztán lilával jelöli az olaj- és szűrőcseréket, ezzel már 185, az utolsó pedig mindez megtetézve a gyújtógyertyák cseréjével. |
|  |  |  |
| 37:56 |  | 188, vagyis 11 lóerőt, nagyjából 5%-ot sikerült visszanyernünk, és 2 lóerőre megközelítettük az autó gyári állapotát. |
|  |  |  |
| 38:05 |  | Szerintem jó munkát végeztünk. |
|  |  |  |
| 38:11 |  | **A változtatások előtt vezetés közben észrevettem, hogy három- és négyezres fordulat között kicsit hezitál az autó. Vajon a szervizelés után érezni valami különbséget?** |
|  |  |  |
| 38:23 |  | Érezni bizony! Sokkal jobb a hangja, a gázpedál is javult. |
|  |  |  |
| 38:30 |  | Eltűnt az említett hezitálás. Egész jó az energia-elosztás. Mégsem tűnt el teljesen, de már sokkal jobb. |
|  |  |  |
| 38:41 |  | **300 fontunkba került, hogy helyrepofozzuk a Corradót, de ha nem akar túl sokat szánni rá, mi az üzemanyag-adalékot javasoljuk, ami olcsó ára ellenére a leghatékonyabb módszernek bizonyult.** |
|  |  |  |
| 38:56 |  | Ezt nevezem jó eredménynek! Szép volt, autószerelő srácok! |
|  |  |  |
| 39:05 | Vicki | **Nemsokára mért körre visszük a Megane-t és a Toyotát.** |
|  |  |  |
| 39:11 | Tiff | **Következik az elsőkerék- és a hátsókerék-meghajtás végső csatája.** |
|  |  |  |
| *39:18* | Narrátor | **Ki alapította a Lotus Carst?** |
|  |  |  |
| *39:24* |  | ***3. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| *41:01* | Narrátor | **A Lotus Cars alapítója Colin Chapman.** |
|  |  |  |
| 41:10 | Vicki | Elérkeztünk a GT86 kontra Megane csata várva várt fináléjához. |
|  |  |  |
| 41:16 | Tiff | Eddig a hátsókerekes Toyota mindkét futamunkban verte az elsőkerekes Renault-t. Az akadálypályán… |
|  |  |  |
| 41:23 |  | És a farolási versenyben is. |
|  |  |  |
| 41:26 | Vicki | Ideje, hogy kozmetikázzunk kicsit az összképen a Megane-nal egy mért körön. |
|  |  |  |
| 41:33 |  | **Papíron az elsőkerekes Renault-é az előny. Erősebb, nagyobb a forgatónyomatéka, jobban gyorsul… még a kerekei is szélesebbek.** |
|  |  |  |
| 41:45 | Tiff | **De ne írják le a hátsókerekes GT86-ot sem! 100 kilóval könnyebb és én ülök a volánjánál.** |
|  |  |  |
| 41:53 | Vicki | **Egy kis bemelegítés után jöhet is a mért kör. Én kezdek.** |
|  |  |  |
| 42:00 |  | Bekötötte magát, Mr. Needell? |
|  |  |  |
| 42:02 | Tiff | Igen. Végre a versenypályán körözünk. |
|  |  |  |
| 42:06 | Vicki | Bekapcsolva maradt a kipörgésgátlóm. |
|  |  |  |
| 42:10 | Tiff | Amatőr hiba. |
|  |  |  |
| 42:11 | Vicki | De legalább engedi menet közben, sok autónál meg kell hozzá állni. |
|  |  |  |
| 42:17 | Tiff | Szerinted mitől olyan jó elsőkerekes autó a Megane? |
|  |  |  |
| 42:21 | Vicki | Fantasztikus a kasztnija és baromi erős a motorja. |
|  |  |  |
| 42:27 | Tiff | Az elsőkerekes autóknál az a legfontosabb, hogy minél előbb egyenesbe hozzuk a kerekeket, hogy rendesen tapadjanak. |
|  |  |  |
| 42:34 |  | Ez meg mi volt? Mit csinálsz? |
|  |  |  |
| 42:36 | Vicki | Ez a felvezető köröm! |
|  |  |  |
| 42:38 | Tiff | Mi volt ez? |
|  |  |  |
| 42:39 | Vicki | Ez csak bemelegítés! |
|  |  |  |
| 42:41 | Tiff | Ráfordulunk a célegyenesre és indítom az órát… Most! |
|  |  |  |
| 42:48 | Vicki | Ötösben 210-zel megyek az egyenesben. |
|  |  |  |
| 42:52 | Tiff | Itt kicsit túlkormányzott lehet az autó. |
|  |  |  |
| 42:55 | Vicki | Könnyebbnek érzem a hátulját. |
|  |  |  |
| 42:58 | Tiff | 150-nel jöttél ki a kanyarból. |
|  |  |  |
| 43:00 | Vicki | Az egész pályát használnom kell, hogy jól tudjak kigyorsítani. |
|  |  |  |
| 43:06 | Tiff | Egy kicsit… Túl gyors, Victoria, túl gyorsan estél be a kanyarba. Mennyit mutat a kilométeróra? |
|  |  |  |
| 43:13 | Vicki | Fantasztikus érzés, hogy ha tövig nyomod a gázt, elég egyenesbe hoznod a kerekeket és az autó úgy hasít, mint a villám! |
|  |  |  |
| 43:21 | Tiff | 160, de inkább 190. |
|  |  |  |
| 43:27 |  | Ez nagyon sok lesz. És kicsúszott! |
|  |  |  |
| 43:31 | Vicki | Túl gyorsan mentem. Alulkormányzott, mert én kanyarodni akarok, az autó meg csak hasítani. |
|  |  |  |
| 43:37 | Tiff | Hogy nyomja a gázt és fordítja a kormányt! Mennyivel megy vajon Victoria kisasszony? |
|  |  |  |
| 43:44 | Vicki | Tiff! Egy pillanatra fogd már be! |
|  |  |  |
| 43:47 | Tiff | Máris időt vesztettél, ezt már elbuktad. A pálya szélén fogunk kikötni. Mindjárt vége, de nem lassít. És nyomja, csak nyomja! |
|  |  |  |
| 43:58 | Vicki | Nem engedi nagyon felpörgetni a motort. |
|  |  |  |
| 44:01 | Tiff | Ezt fordulatszámmérőnek nevezik. |
|  |  |  |
| 44:03 | Vicki | Tudom, de akkor is gyorsan leszabályoz. |
|  |  |  |
| 44:06 | Tiff | És Victori ideje… 1:31,06. |
|  |  |  |
| 44:13 | Vicki | **A Megane nagyon stabil és zseniális a motorja.** |
|  |  |  |
| 44:17b | Tiff | **De nagy sebességnél kissé alulkormányzott. Most én jövök a GT86-tal.** |
|  |  |  |
| 44:25 |  | Eljött a Toyota ideje, Vicks. 65 lóerős hátrányban vagyok, de… |
|  |  |  |
| 44:33 | Vicki | De 100 kilóval könnyebb vagy. |
|  |  |  |
| 44:36 | Tiff | Az a baj, hogy a súly 47%-a van csak hátul, szóval nem ott van a tapadás. Az 50-50 lenne a tökéletes elosztás, mégis jobb lenne, ha nagyobb súly nehezedne a meghajtott kerékre. |
|  |  |  |
| 44:47 | Vicki | Pontosan. |
|  |  |  |
| 44:49 | Tiff | Az a baj a Megane-nal, hogy a súlyának 65%-a az első kerekekre nehezedik, éppen ezért általában a hátsókerekes autók egyensúlyi állapota a legjobb. |
|  |  |  |
| 45:00 | Vicki | Szóval a kanyarodási sebességedben bízol. |
|  |  |  |
| 45:04 | Tiff | Igen, felgyorsulok… Kimaradt egy sebesség. |
|  |  |  |
| 45:06 | Vicki | Mit csinálsz? |
|  |  |  |
| 45:07 | Tiff | Most már megvan. |
|  |  |  |
| 45:09 | Vicki | Ne váltsak helyetted? |
|  |  |  |
| 45:11 | Tiff | Készítsd a stoppert! Mennyit mentél? Egy perc… |
|  |  |  |
| 45:14 | Vicki | Egy perc… |
|  |  |  |
| 45:15 | Tiff | 31,06-ot. |
|  |  |  |
| 45:21 |  | Felváltok ötösbe. |
|  |  |  |
| 45:26 |  | Négyesben kanyarodok. |
|  |  |  |
| 45:31 |  | Kijövök a kanyarból. |
|  |  |  |
| 45:33 | Vicki | Kicsit elnézted. |
|  |  |  |
| 45:35 | Tiff | 150-nel megyek. |
|  |  |  |
| 45:39 | Vicki | A Megane nagyon alulkormányzott volt. |
|  |  |  |
| 45:41 | Tiff | Egy kicsit ez is az. Nyomom a gázt, ez is alulkormányzott! |
|  |  |  |
| 45:45 |  | Rövid váltások. |
|  |  |  |
| 45:46 | Vicki | Igen. |
|  |  |  |
| 45:47 | Tiff | Fel kell pörgetnem a motort. 185-öt mentél itt? |
|  |  |  |
| 45:51 | Vicki | 185 és 195 között. |
|  |  |  |
| 45:54 | Tiff | Gyerünk! |
|  |  |  |
| 45:56 |  | 173, 178, 185! |
|  |  |  |
| 46:01 | Vicki | Én 186-ot láttam. |
|  |  |  |
| 46:02 | Tiff | Hogy került ide egy kanyar? |
|  |  |  |
| 46:04 | Vicki | Nekem kellett volna az órát néznem. |
|  |  |  |
| 46:10 | Tiff | Egyszerűen öröm vezetni ezt az autót! Olyan kiegyensúlyozott. A kanyarba menet alulkormányzott, kifelé túlkormányzott, pont, ahogy szeretnénk. |
|  |  |  |
| 46:21 | Vicki | Sokkal lazábbnak érzem a Megane-nál. Azzal nagyon precíznek kellett lennem. |
|  |  |  |
| 46:27 | Tiff | Már csak egy kanyar, ezt ne rontsam el! Túl keményen vettem be. |
|  |  |  |
| 46:32 | Vicki | Nem volt vele semmi baj. |
|  |  |  |
| 46:34 | Tiff | Csak 31,06-nál menjek jobbat! |
|  |  |  |
| 46:37 | Vicki | Nem fogsz jobbat menni. |
|  |  |  |
| 46:39 | Tiff | Gyerünk! |
|  |  |  |
| 46:40 | Vicki | 1:33,72, majdnem 1:34. |
|  |  |  |
| 46:44 | Tiff | Két és fél másodperccel lassabb. |
|  |  |  |
| 46:47 | Vicki | Ez annál egy kicsit több. |
|  |  |  |
| 46:49 | Tiff | Egyezzünk ki kettő és félben! |
|  |  |  |
| 46:52 |  | **A hátsókerekes Toyota kiegyensúlyozottabb és gyorsabb a kanyarokban.** |
|  |  |  |
| 46:57 | Vicki | **De az egyenesekben csak a Megane rendszámtábláját nézheti.** |
|  |  |  |
| 47:02 | Tiff | **Összességében azonban 2-1-es győzelmet arat a Toyota GT86. Mozgékonyabb, fürgébb, nagyobbat farol és szórakoztatóbb is a Megane-nál. És mindezt a hátsókerék-meghajtásnak köszönheti.** |
|  |  |  |
| 47:17 | Vicki | **Ha egy vadiúj csapott hátú vásárlásán töri a fejét, ne tegye! Vegyen inkább egy Toyota GT86-ot!** |