Discovery

Fifth Gear

Ötödik sebesség

**22. évad, 3. rész**

**ESD 938399 B**

Magyar szöveg: Szigeti Patrik

***Szereplő Neme Kora***

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tiff | férfi | 60-65 |
| Jason | férfi | 45-50 |
| jonny | férfi | 35-40 |
| VICKI | nő | 40-45 |
| Marcus | férfi | 45-50 |
| Chris | férfi | 45-50 |
| Alex | férfi | 35-40 |
| Aled | férfi | 50-55 |
| Férfi 1 | férfi | 30-35 |
| Matthew | férfi | 50-55 |
| Férfi 2 | férfi | 30-35 |

**Kiejtési Lista:**

McLaren 12C Spider mekláren 12-cé szpájder

Ferrari Italia ferrári itália

Jonny dzsoni

Volkswagen Golf folkszvágen golf

Jason dzsézön

Marcus Grönholm márkusz grönholm

Porsche Cayman porse kéjmen

Chris Goodwin krisz gudvin

Jenson Button dzsenzön bátön

Lewis Hamilton lujisz hemilton

EuroNCAP euroenkep

Thatcham tecsem

Alex Thompson aleksz tompzon

Aled Williams aled viliemsz

Volkswagen Golf folkszvágen golf

Ford Focus ford fókusz

Smart Brabus szmárt brábusz

Lotus Elise lótusz elisz

Wayne véjn

AMC Pacer éj-em-szí pészer

Hyundai hjundáj

Vauxhall Astra vokszholl asztra

Citroen szitroen

Peugeot pözsó

Renault rönó

Ford Transit ford tranzit

Volkswagen Passat folkszvágen passzát

Chevvy sevi

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *00:24* | Narrátor | ***FŐCÍM*** |
|  |  |  |
| 00:28 | Tiff | Üdvözlöm az Ötödik sebesség nézőit! Ma a brit csúcstechnológia 200 ezer fontos képviselőjének kulcsát tartom a kezemben. |
|  |  |  |
| 00:37 |  | **A 12C Spider a McLaren szuperautójának legújabb kabrió változata.** |
|  |  |  |
| 00:46 |  | Így elég hangos! |
|  |  |  |
| 00:48 |  | **A gyártó elsőszámú tesztpilótájától kiderítem, miért tartják Ferrari-ölőnek.** |
|  |  |  |
| 00:54 |  | **Mielőtt magam is elvinném egy próbakörre.** |
|  |  |  |
| 00:58 |  | Nem vagyok teljesen ura a helyzetnek. |
|  |  |  |
| 01:01 |  | **Jonny előbb példátlan módon betekintést nyer a 21. századi töréstesztek világába…** |
|  |  |  |
| 01:08 | Jonny | Édes istenem! |
|  |  |  |
| 01:10 | Tiff | **Majd pedig frontálisan ütköztet egy furgont és egy autót, hogy megtudja, melyikük biztonságosabb.** |
|  |  |  |
| 01:18 |  | **A csapatteszten kiderítjük, hogy tényleg a Volkswagen Golf-e a családi csapott hátúak csúcsa.** |
|  |  |  |
| 01:25 |  | **Jason pedig Marcus Grönholm kétszeres finn rali világbajnokkal néz farkasszemet a vadiúj Porsche Cayman volánja mögött…** |
|  |  |  |
| 01:32 | Jason | Gyerünk! |
|  |  |  |
| 01:33 | Tiff | **Az automata- és kézi váltós autók csatájában.** |
|  |  |  |
| 01:37 | Marcus | Utol kell érnem. |
|  |  |  |
| 01:44 | Tiff | **De előbb nézzük az évszázad legizgalmasabb brit szuperautójának kabrió változatát!** |
|  |  |  |
| 01:51 |  | **A McLaren 12C Spidert.** |
|  |  |  |
| 01:54 |  | Nagyon hamar elértem a határt. |
|  |  |  |
| 01:57 |  | **Nem ez az első találkozásunk.** |
|  |  |  |
| 02:01 |  | **2011-ben a kupé változatot teszteltük, ami komoly vihart keltett a McLaren főhadiszállásán. Az autó jóval elmaradt riválisától, a Ferrari 458 Italiától.** |
|  |  |  |
| 02:12 |  | **Jasonnel következetlennek és bizonytalannak találtuk.** |
|  |  |  |
| 02:17 | Jason | Nem is emlékszem, mikor pördültem ki utoljára. Nem ma volt. |
|  |  |  |
| 02:22 | Tiff | **Én pedig lesodródtam vele a pályáról.** |
|  |  |  |
| 02:25 |  | Kicsúsztam. |
|  |  |  |
| 02:30 |  | **A tökéletességre való törekvéséről híres gyártó azóta átdolgozta a kupét és a vadiúj Spider gyorsabb és stabilabb lett, mint valaha.** |
|  |  |  |
| 02:39 |  | **Az újdonságokba pedig nem más, mint Chris Goodwin brit autóversenyző avat be minket.** |
|  |  |  |
| 02:46 |  | **Chris kollégájának vallhatja Jenson Buttont, és az autó minden szegletét ismeri.** |
|  |  |  |
| 02:54 |  | Min változtattatok? |
|  |  |  |
| 02:57 | Chris | A legszembetűnőbb változás a lehajtható keménytető. |
|  |  |  |
| 03:02 | Tiff | A leleplezéskor nagyobb motorteljesítményt is ígértetek. |
|  |  |  |
| 03:05 | Chris | Igen, 625 lóerős lett az autó. A Spider új motorbeállításokkal került piacra, de a vezethetőségen is javítottunk. |
|  |  |  |
| 03:15 | Tiff | **Térjünk át a kezelhetőségre! A csodálatos egyensúlyú Ferrarihoz képest az eredeti változat kiszámíthatatlan volt. Az integrált stabilizáló rendszer akadályozott a vezetésben, és végül a fűben kötöttem ki.** |
|  |  |  |
| 03:30 |  | **A McLaren újra kalibrálta a 12C elektronikáját, ami állításuk szerint kiszámíthatóbbá tette az autót. Megkértem Christ, hogy bizonyítsa be.** |
|  |  |  |
| 03:42 |  | Megpróbáljuk kipörgés nélkül is. |
|  |  |  |
| 03:44 |  | **A csúszós körülmények ellenére.** |
|  |  |  |
| 03:48 |  | Ugye tudod, mit próbáltunk sugallni? Úgy éreztük, nem mi irányítjuk az autót. Következetlen volt. |
|  |  |  |
| 03:56 | Chris | Pont azon javítottunk, amit akkor a kupéban éreztetek. Kifinomultabb lett a pedálkezelés. |
|  |  |  |
| 04:05 | Tiff | Elvette az erőt, amikor kellett volna. |
|  |  |  |
| 04:07 | Chris | Felgyorsultál egy bizonyos pontig, aztán a nyomaték lassan elcsúszott. |
|  |  |  |
| 04:11 | Tiff | Igen. |
|  |  |  |
| 04:12 | Chris | Hiába akartál rajta még növelni. |
|  |  |  |
| 04:15 | Tiff | Én az autót korrigáltam, ö pedig önmagát, szóval ugyanazt… |
|  |  |  |
| 04:20 | Chris | Most ha ki akarsz lőni egy kanyarból, nem ütközöl semmilyen akadályba. |
|  |  |  |
| 04:28 | Tiff | Ez mindjárt jobb, Chris! Most én jövök, te már kiszórakoztad magad. |
|  |  |  |
| 04:35 |  | **Emelem kalapom a McLaren előtt, amiért elismerték a hibákat és megpróbálták kijavítani őket.** |
|  |  |  |
| 04:41 |  | **Az anyósülésből teljesen más autónak éreztem. De vajon milyen a volán mögött? Eljött a második találkozásunk ideje.** |
|  |  |  |
| 04:53 |  | Mielőtt belekezdenék, szeretnék beszélni valamiről, amit meghagytak úgy, ahogy volt: Lewis Hamilton híres, külön hozzá igazított kormányáról. |
|  |  |  |
| 05:04 |  | Sajnos három különböző részből áll össze. Oldalt kerek és hullámos, felül vékony és éles, alul pedig négyzetes. Nem ezt az érzést várnám el egy kormánytól. |
|  |  |  |
| 05:21 |  | De a lényeg az, hogy milyen élményt nyújt. Sem Jason, sem én nem voltunk tőle elájulva, amikor a határait feszegettük, de remélhetőleg ez megváltozott. Nemsokára kiderítem. |
|  |  |  |
| 05:37 |  | Jól kanyarodik, hamar elérem a határt. |
|  |  |  |
| 05:42 |  | Jobban egyben van az autó. Magabiztosabban lépek rá a gázpedálra. |
|  |  |  |
| 05:50 |  | Bőven vannak még erőtartalékai. |
|  |  |  |
| 05:56 |  | Az biztos, hogy sokkal nagyobb mosolyt csal az arcomra, mint néhány éve. |
|  |  |  |
| 06:02 |  | **A Spiderben még a kipufogó hangját is beállíthatjuk. A McLaren még arra is odafigyelt, hogy leengedett tetőnél is jó hangzása legyen.** |
|  |  |  |
| 06:12 |  | Kész is. |
|  |  |  |
| 06:13 |  | **De a Ferraritól még elmarad.** |
|  |  |  |
| 06:22 |  | Így elég hangos! |
|  |  |  |
| 06:25 |  | **A McLaren igényes megközelítése az utastérre is kiterjedt. A klíma sokkal gyorsabban és csendesebben működik. Az üléseket is áttervezték. Esőben automatikusan felkapcsol a fényszóró. Még a hifin is finomítottak.** |
|  |  |  |
| 06:40 |  | **Teljesen modern, és könnyebben kezelhető, mint a Ferrari utastere.** |
|  |  |  |
| 06:45 |  | **De a legégetőbb kérdés az, hogy vajon tudok-e farolni a megújult 12C-vel. Irányíthatóbbá tették?** |
|  |  |  |
| 06:54 |  | Kipróbálom a hajtűkanyarban. |
|  |  |  |
| 07:05 |  | Még mindig nem bízom benne teljesen. |
|  |  |  |
| 07:11 |  | Megpróbálok többet kihozni belőle. Megúsztatom kicsit. |
|  |  |  |
| 07:22 |  | Igen, most már a McLarennel is lehet farolni. |
|  |  |  |
| 07:28 |  | Talán nem olyan könnyen, mint a Ferrarival. Annyira azért nem bízom az autóban. Kijövök a kanyarból. |
|  |  |  |
| 07:41 |  | Még mindig nem elég életteli csúszás közben. |
|  |  |  |
| 07:46 |  | Nem vagyok teljesen ura a helyzetnek, pedig egy negyedmillió fontot érő autóban nem lenne rossz annak lenni. |
|  |  |  |
| 07:57 |  | Ja, és McLaren! Lewis eligazolt, cseréljétek le a kormányt! |
|  |  |  |
| 08:02 |  | **A 12C gyorsabb, izgalmasabb, a hangja is jobb, és a Spider verziónak hála pazarabb, mint valaha. De elég ennyi?** |
|  |  |  |
| 08:14 |  | Vajon felért végre a McLaren 12C ősi riválisához, a Ferrari 458-ashoz? A turbótöltős motorjával sosem lesz olyan doromboló hangja, mint a bámulatba ejtő Ferrarinak, és a határon autózva sem kezelhető olyan könnyedén… |
|  |  |  |
| 08:32 |  | De a McLaren most már kétségkívül sokat javult. |
|  |  |  |
| 08:37 | Jason | Kezdődik! |
|  |  |  |
| 08:38 | Tiff | **Jonny nemsokára szemtanúja lesz az töréstesztek okozta pusztításnak.** |
|  |  |  |
| 08:45 |  | **És a Caymaneket is egymásnak eresztjük a finn rali legendával, Marcus Grönholmmal a volánnál.** |
|  |  |  |
| 08:50 | Marcus | Igen! |
|  |  |  |
| *08:52* | Narrátor | **Mekkora energiát állított elő az első Ford T-modell?** |
|  |  |  |
| *08:58* |  | ***1. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| *10:01* | Narrátor | **Az első Ford T-modell 20 féklóerő energiát állított elő.** |
|  |  |  |
| 10:09 | Tiff | Az Ötödik sebesség mai adásában Jonny az új autók töréstesztjének varázslatos világába kalauzol el minket. |
|  |  |  |
| 10:18 | Jonny | **Az EuroNCAP, vagyis az Európai Új Autó Értékelő Program egy szervezet, ami az autók biztonságát méri fel.** |
|  |  |  |
| 10:28 |  | **1997 óta elemzik ki az autók ütközéseit és teszik közzé az eredményeket, hogy a hozzánk hasonló átlagemberek a legbiztonságosabb autókba ültethessék be családjaikat.** |
|  |  |  |
| 10:38 |  | Ma a történelem során elsőként betekintést nyerhettem egy hivatalos töréstesztre. Saját szememmel láthatom a felhasznált technológiát és műszereket, illetve azt is, ahogy ez az új Honda CR-V csúfos véget ér. |
|  |  |  |
| 10:52 |  | De közelítsük meg távolabbról a dolgot! |
|  |  |  |
| 10:55 |  | **Mielőtt piacra kerülnének, minden autónak át kell mennie egy törésteszten az EK-típusjóváhagyási folyamat részeként. De mivel vagy átmennek, vagy megbuknak a teszten, a vevő nem tudja, melyik autó biztonságosabb a másiknál.** |
|  |  |  |
| 11:10 |  | **Itt jön képbe az EuroNCAP. Az ő tesztjeik keményebbek, és ötcsillagos skálán értékelik az autót. Az értékelésből kiderül, hogyan védi az autó az utasokat, a gyalogosokat és a gyerekeket.** |
|  |  |  |
| 11:23 |  | Ezek a tesztek valójában nem kötelezőek, de minden nagy autógyártó cég részt vesz rajtuk, mert ezzel növelhetik az ázsiójukat. |
|  |  |  |
| 11:31 |  | Ma a Honda CR-V kerül terítékre az EuroNCAP-nél, hiszen a Hondánál is tudják, hogy ha jó értékelést kap, azzal imponálhatnak a vevőiknek. Szóval a mai egy különösen fontos nap. |
|  |  |  |
| 11:45 |  | **Az Egyesült Királyságban készülő CR-V-t az angliai Thatchamben tesztelik, ami egyike az NCAP számos európai létesítményének. Minden autót három szituációban tesztelnek: oldalsó ütközésnél, póznával való ütközésnél, és ahogy azt látni fogjuk, frontális ütközésnél.** |
|  |  |  |
| 12:04 |  | **Alex Thompson és csapata egy hetet töltöttek az autó felkészítésével.** |
|  |  |  |
| 12:09 | Alex | Ez egy 60-40-es frontális ütközés 65 km/h-s sebességnél, ami azt jelenti, hogy az autó 40%-a ütközik majd a fallal. |
|  |  |  |
| 12:19 | Jonny | Ez egy másik autó elejét jelképezi? |
|  |  |  |
| 12:22 | Alex | Igen. Méhsejt szerkezetű alumíniumból készítették, szóval bizonyos mértékben ellenáll az ütközéseknek. |
|  |  |  |
| 12:30 | Jonny | **Frontális ütköztetésnél négy bábut ültetnek az autóba. Két felnőttet és két gyereket. Egyszerűnek tűnnek, de amit itt látnak, az nagyjából 300 ezer fontba kerül.** |
|  |  |  |
| 12:40 | Alex | Hihetetlen mennyiségű műszer található bennük, amiből sok mindent megtudunk arról, hogyan végezte volna az utas a modellezett szituációban. |
|  |  |  |
| 12:48 | Jonny | Feltűnt, hogy cipőt is adnak a bábukra. Kicsit hasonlít arra, amit a rabok kapnak a börtönökben. Ez iparági előírás, ilyen cipőt kell adniuk a bábukra, pedig egyáltalán nem olcsók. |
|  |  |  |
| 13:00 |  | **Az autóban található szenzorok 20 ezer adatmintát rögzítenek másodpercenként.** |
|  |  |  |
| 13:06 | Alex | Ennél a tesztnél, ha jól tudom, 104 csatornán érkeznek az adatok a lassulás mértékéről, illetve arról, milyen erőhatás érte a biztonsági öveket a becsapódáskor. |
|  |  |  |
| 13:18 | Jonny | **A bábuk annyira érzékenyek, hogy a teszt elkezdéséhez meg kell várnunk, amíg a labor eléri a megfelelő hőmérsékletet.** |
|  |  |  |
| 13:26 |  | Azért vannak fehér szalagok a bábuk arcain, mert kifestik őket, hogy amikor az elülső légzsákok kinyílnak, meg tudják nézni, hol érintkezett a fej a légzsákkal, és pontosan milyen védelmet nyújt az utasnak. |
|  |  |  |
| 13:40 |  | Ezek az utolsó simítások? |
|  |  |  |
| 13:43 | Alex | Pontosan. |
|  |  |  |
| 13:44 | Jonny | **Ideje kideríteni, mennyire biztonságos a Honda CR-V.** |
|  |  |  |
| 13:54 |  | **Egy elektromos csörlő fogja pontosan 65 km/h-ra gyorsítani az autót.** |
|  |  |  |
| 14:00 | Férfi 1 | 10 másodperc. |
|  |  |  |
| 14:02 | Jonny | **Most először engedett az NCAP tévéstábot a színfalak mögé, szóval érezzék magukat megtisztelve!** |
|  |  |  |
| 14:16 |  | Kezdődik. |
|  |  |  |
| 14:20 |  | Pillanatok kérdése. |
|  |  |  |
| 14:34 |  | Édes istenem! |
|  |  |  |
| 14:43 |  | Megnézzük, mi történt? Nézzük meg! |
|  |  |  |
| 14:48 |  | Először az autó ajtaját nyitjuk ki, mert egy ütközés után az a legfontosabb, hogy nyithatók-e az ajtók és ki tudunk-e szállni az autóból. Alex most kinyitja a vezető oldali ajtót. |
|  |  |  |
| 15:00 | Alex | 43,4. |
|  |  |  |
| 15:01 | Jonny | **Ez a mészárlás 50 gigabájtnál is több adatot generált, amit most elküldenek az EuroNCAP brüsszeli főhadiszállására elemzésre.** |
|  |  |  |
| 15:11 |  | Nem érek hozzá, mert egy tudományos vizsgálat tetthelyén vagyunk, de tisztán látszik, hol érintkezett a láb a kesztyűtartóval. |
|  |  |  |
| 15:20 |  | Látják a vezető oldali légzsákot? |
|  |  |  |
| 15:24 |  | Tisztán látni, hol ért hozzá a szemöldök, az orrnyereg és az áll. |
|  |  |  |
| 15:30 |  | **Aled Williams segít kielemezni a roncsokat.** |
|  |  |  |
| 15:35 | Aled | Ha ide nézel, láthatod, hogy az autó eleje totálkáros lett. Itt van egy nagyobb alkatrész, ami sok energiát elnyelt. Ez jó munkáról árulkodik. |
|  |  |  |
| 15:46 |  | Viszont ami igazán számít, az az utastér. Láthatod, hogy csak minimálisan deformálódott, szóval ez a rész nagyon keveset mozdult el hátrafelé. |
|  |  |  |
| 15:58 |  | Megtartotta az alakját. Amennyire meg tudjuk állapítani, a légzsákok is jól nyíltak ki az ütközéskor. |
|  |  |  |
| 16:04 | Jonny | Igen. |
|  |  |  |
| 16:05 | Aled | 15-16 évvel ezelőtt összegyűrődött volna az autó, most viszont megtartotta az alakját, a teljes utastér szinte érintetlen maradt. |
|  |  |  |
| 16:15 | Jonny | **Miután 8 héten keresztül elemezte az elvégzett töréstesztek adatait, az EuroNCAP végül döntésre jutott a CR-V kérdésében.** |
|  |  |  |
| 16:24 |  | **Maximális, ötcsillagos eredményt ért el, és míg az utasok védelmét dicséret illeti, a járókelőkre jobban is vigyázhatna.** |
|  |  |  |
| 16:34 |  | **Ilyen pusztító erőket látni mindig megdöbbentő. De ugyanakkor hihetetlenül nyugtató is. Mindezt csak azért csinálják, hogy mi a lehető legbiztonságosabb autókat vehessük meg.** |
|  |  |  |
| 16:55 | Tiff | **Most pedig látogassunk el az Ötödik sebesség tesztpályájára!** |
|  |  |  |
| 17:00 |  | Ma az új Volkswagen Golfot tesztelte a csapat. |
|  |  |  |
| 17:04 |  | **Ez a Volkswagen legendás csapott hátújának hetedik generációja, ami 16 és 29 ezer font közti áron kapható, és a Volkswagen állítása szerint könnyebb, biztonságosabb, fejlettebb, tágasabb, hatékonyabb és jobban felszerelt, mint elődjei.** |
|  |  |  |
| 17:20 |  | **A legnépszerűbb, 20500 fontba kerülő 1,6-os turbódízel modellt teszteljük.** |
|  |  |  |
| 17:29 | Jonny | Mondhatok pár érdekességet? |
|  |  |  |
| 17:31 | Jason | Hallgatunk. |
|  |  |  |
| 17:32 | Jonny | Tudtátok, hogy Golfokat immáron 38 éve gyártanak? És ami még durvább, tudjátok, mennyi kelt el belőlük? 29 millió! |
|  |  |  |
| 17:41 | Vicki | Pedig azt kell mondanom, hogy ez hasonlít eddig a legkevésbé egy Golfra. |
|  |  |  |
| 17:46 |  | Olyan, mint bármelyik európai csapott hátú. |
|  |  |  |
| 17:50 | Tiff | Egy új modell nézzen is ki újnak! |
|  |  |  |
| 17:53 |  | Jaj, egek, az új Golf… teljesen hétköznapi. |
|  |  |  |
| 17:57 | Jonny | Tegyük fel, hogy a szomszédod vagyok, Isten ments! |
|  |  |  |
| 18:01 |  | Lecserélném a hatodik generációs Golfomat erre, és aztán megállnék a házad előtt. |
|  |  |  |
| 18:07 | Tiff | Igen? |
|  |  |  |
| 18:08 | Jonny | Szerintem fel se tűnne neked, hogy új autóm van. |
|  |  |  |
| 18:11 | Jason | Ugyanaz a régi, unalmas, lejárt lemez. Nem igazán hoz lázba. |
|  |  |  |
| 18:16 | Jonny | Szerintem az ötödik generációs volt a legjobb Golf. |
|  |  |  |
| 18:19 | Tiff | Befejeznétek végre a Golf történelemórát és áttérhetnénk az új autóra? Aminek a lökhárítóját szokás szerint felszerelték egy radarral. |
|  |  |  |
| 18:28 | Jason | Radarok. |
|  |  |  |
| 18:30 | Tiff | Ez manapság már alap. |
|  |  |  |
| 18:32 |  | Belülről, főleg a hátsó ülésről nem sokat lehetett látni az új Golfból leszámítva a szürkeséget és még egy kis… szürkét. |
|  |  |  |
| 18:40 | Jason | Vigyázz, hátratolom az ülést! |
|  |  |  |
| 18:42 | Tiff | Nehogy! Így is alig férek el. |
|  |  |  |
| 18:45 | Jonny | A Golf mindig is zseniális volt. A csapott hátúak királyával nincs is más dolguk a szerelőknek, mint apró finomításokat végezni itt-ott. |
|  |  |  |
| 18:55 |  | De ennek köszönhetően az egész egy kicsit… |
|  |  |  |
| 18:58 |  | Unalmas. |
|  |  |  |
| 19:03 | Vicki | Mindent jóvátett az autó, amint elindultunk vele, mert istenien éreztem magam. |
|  |  |  |
| 19:09 | Jason | Egy kis ágyúgolyó. |
|  |  |  |
| 19:11 | Vicki | Nagyon jól kezelhető. |
|  |  |  |
| 19:13 | Jason | Menetközben minden más volt, elvégre 1,6-os turbódízel motor hajtja. Meglehetősen jól szórakoztam. |
|  |  |  |
| 19:20 | Vicki | Szépen változtat irányt. |
|  |  |  |
| 19:22 | Jason | Egész lenyűgöző. Nagyon tetszik. |
|  |  |  |
| 19:24 | Vicki | Nekem is. Szerencsére. |
|  |  |  |
| 19:26 |  | Remek volt. |
|  |  |  |
| 19:29 | Tiff | A Golfok természetesen messze földön híresek a kiváló minőségükről. Gondoltuk, ezt le is teszteljük gyorsan. |
|  |  |  |
| 19:36 | Jonny | A fő riválisával, a Ford Focusszal állítottuk szembe néhány mérőeszköz segítségével. |
|  |  |  |
| 19:43 |  | Ez egy rétegmérő, ami a festékréteg vastagságát méri az autó minden pontján anélkül, hogy karcolná az autót. |
|  |  |  |
| 19:50 |  | Az autó legsebezhetőbb részénél fogok mérni, ami a motorháztető eleje, ahová a legtöbb kő pattan fel. Én megmérem a Golfot, aztán Tiff ugyanezt teszi a Focusszal. Lássuk! |
|  |  |  |
| 20:03 |  | 169. |
|  |  |  |
| 20:05 | Tiff | Kereken 100. |
|  |  |  |
| 20:07 | Jonny | 148. |
|  |  |  |
| 20:09 | Tiff | 20. |
|  |  |  |
| 20:10 | Jonny | 173. |
|  |  |  |
| 20:12 | Tiff | 99. A Ford festékrétege tehát vékonyabb. |
|  |  |  |
| 20:16 | Jonny | Minél szűkebb a panelek közti rés, annál jobbnak tartják egy autó minőségét. Egy mikrométerrel megmértük az említett réseket. |
|  |  |  |
| 20:26 |  | Nézzük csak… 4,18. |
|  |  |  |
| 20:28 | Tiff | 3,66-tal kezdek. |
|  |  |  |
| 20:31 | Jonny | 4,01. |
|  |  |  |
| 20:33 | Tiff | 3,2, egészen az alján. |
|  |  |  |
| 20:36 | Jonny | 4 milliméter. |
|  |  |  |
| 20:38 |  | Mint kiderült, a Focuson valamivel kisebbek a rések, mint a Golfon. |
|  |  |  |
| 20:46 | Tiff | **Az igazán meglepő az, hogy milyen csekély a különbség a két autó között. A Volkswagen valamivel kifinomultabb, de mivel 1500 fonttal drágább, többet vártunk tőle.** |
|  |  |  |
| 21:00 |  | Sajnálom, Volkswagen, de az új Golf nem elég új. Csak egy hetest kap. |
|  |  |  |
| 21:06 | Jason | Adok neki egy… gyenge hetest. |
|  |  |  |
| 21:11 | Vicki | A Golf kívülről nem túl szép látvány, és belülről sem sokkal jobb a helyzet, de legalább élvezet vezetni, úgyhogy 7 pontot kap tőlem. |
|  |  |  |
| 21:23 | Jonny | A Golf… bármilyen durva, csak 7 pontot kap. |
|  |  |  |
| 21:27 | Tiff | **Vagyis a Golf 28 pontot ért el a lehetséges 40-ből csapattesztünkön.** |
|  |  |  |
| 21:37 | Vicki | **Ha nincs pénzük a 195 ezres McLaren 12C Spiderre, de nem akarnak lemaradni a leengedett tetős mókáról, ne féljenek! Mutatok három olcsóbb alternatívát.** |
|  |  |  |
| 21:50 |  | Leengedhető tető, középmotor és hihetetlen sebesség. Ezek a Tiff által pocskondiázott McLaren legjobb pénztárcabarát alternatívái. És a közel 200 ezres ár helyett ezekhez már kétezer fonttól is hozzájuthatnak. |
|  |  |  |
| 22:08 |  | **A legolcsóbbal, a harmadik generációs Toyota MR2-essel kezdem. Ez a csintalan sportautó újonnan 17 ezer fontba került, de most akár kétezer fonttól elvihető.** |
|  |  |  |
| 22:24 |  | **Tudom, hogy lányos autónak tartják, de kezelhetőségével és pezsgő motorjával az MR2 kivívta, hogy ne így gondoljunk rá.** |
|  |  |  |
| 22:33 |  | Príma belépő szintű autó a Toyota. Igazán könnyen kezelhető. Elég erős, hogy felvidítson minket, a kasztni fantasztikus, a váltóra sem lehet panasz. Pont amilyennek szeretnénk. |
|  |  |  |
| 22:50 |  | **Az MR2-es megbízható, de közel sem tökéletes. Az előkatalizátor hibája hazavághatja a motort. Ezt a kipufogóból feltörő füst jelzi.** |
|  |  |  |
| 23:02 |  | Ha szerencséjük van, simán kiemelhetik az előkatalizátort, ellenkező esetben viszont sokba fog kerülni a javítás. |
|  |  |  |
| 23:10 |  | **Az MR2-es kiváló autó. A következő alanyom valószínűleg eddig elkerülte a figyelmüket. Íme, a Smart Brabus.** |
|  |  |  |
| 23:20 |  | **Az újonnan 17 ezer fontba kerülő sportautót ma már ötezerért is megkaphatjuk.** |
|  |  |  |
| 23:29 |  | Olyan, mintha egy játékboltból vettük volna, és ennek megfelelően nagyon szórakoztató! |
|  |  |  |
| 23:36 |  | **Egy 700 köbcentis turbótöltős motor hajtja, amivel 9,5 másodperc alatt gyorsul 100-ra. De a legjobb az, hogy ha óvatosan bánunk a gázzal, akkor csak 4,4 litert fogyaszt százon.** |
|  |  |  |
| 23:51 |  | **A jövő lehetséges klasszikusaként valószínűleg elég strapabíró.** |
|  |  |  |
| 23:56 |  | Nem árt figyelni, mert a válaszfalnál elképzelhető szivárgás. Keressenek foltokat a szőnyegeken és az üléseken! Kellemetlen helyzet, amikor víz jut át a motorvezérlő egységen. Ezt lecserélni 700 fontba is kerülhet. |
|  |  |  |
| 24:11 |  | A kerekeket is nézzék meg, mert általában elég gyengék. Még az előtt keressenek repedést a kerekeken, hogy elvinnék próbakörre az autót. Egy új kerék 350 fontba is fájhat. |
|  |  |  |
| 24:25 |  | **A Smart Brabus egy földi tünemény. De ha még hétezret rááldoznak, az autózás egyik híressége lehet az önöké.** |
|  |  |  |
| 24:33 |  | **A Lotus.** |
|  |  |  |
| 24:35 |  | **A zseniális második szériás Elise-t már 12 ezer fontért megkaphatják.** |
|  |  |  |
| 24:43 |  | Amikor piacra dobták az autót 13 évvel ezelőtt, egyből beleszerettem. És ez mostanra sem változott. |
|  |  |  |
| 24:53 |  | **Zavartalanul tudom kormányozni és kicsit sem ráz. Kettesben lehetünk a kasztnival… Csodálatos!** |
|  |  |  |
| 25:01 |  | **A 111S az 1,8-as Rover-alapú motorjának hála 5,2 másodperc alatt gyorsul százra.** |
|  |  |  |
| 25:11 |  | **A Lotusok nem mindig megbízhatóak, ezért jól figyeljenek, ha nem akarnak pórul járni!** |
|  |  |  |
| 25:18 |  | A K-szériás motorokban gyakran elszáll a hengerfejtömítés, de ne féljenek, mert a legtöbb autóban már orvosolták a hibát. Azért mindenképp nézzék meg, nincsen-e fehér lerakódás az olajbetöltő kupak alatt. |
|  |  |  |
| 25:33 |  | De nem ez a legdrágább ránk leselkedő veszély. Az alumíniumkasztni cseréje nem olcsó mulatság, úgyhogy jól nézzék meg, nem sérült-e az autó, főleg a lengőkarok környékén és végig a küszöb alatt. |
|  |  |  |
| 25:50 |  | **A tanácsaimat észben tartva a McLaren árának töredékéért juthatnak hasonló szintű szórakozáshoz.** |
|  |  |  |
| 26:00 | Tiff | **Jonny nemsokára bemutat néhány praktikát, ami komoly nyakfájdalmaktól kímélhet meg minket.** |
|  |  |  |
| 26:06 |  | **És a saját töréstesztjét is elvégzi.** |
|  |  |  |
| 26:11 |  | **A Caymanek csatájában pedig a kétszeres rali világbajnok Marcus Grönholm lesz segítségünkre.** |
|  |  |  |
| 26:17 | Jason | Beismerem, ez a fickó aztán tud vezetni! |
|  |  |  |
| *26:20* | Narrátor | **Melyik országban gyártják az új autók egynegyedét?** |
|  |  |  |
| *26:26* |  | ***2. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| *28:01* | Narrátor | **Az új autók egynegyedét Kínában gyártják le.** |
|  |  |  |
| 28:10 | Tiff | Az Ötödik sebesség nézői most láthatják, hogyan járja körül Jonny az autóbiztonság legégetőbb kérdését: az ostorcsapás-sérülést. |
|  |  |  |
| 28:19 | Jonny | **Az EuroNCAP-nél testközelből láthattuk, hogyan kerekedett ki több gigabájtnyi adatból a Honda CR-V ötcsillagos értékelése.** |
|  |  |  |
| 28:30 |  | **Most pedig egy mindnyájunkat érintő problémát veszek górcső alá.** |
|  |  |  |
| 28:35 |  | Beszéljünk az autóbalesetek leggyakoribb kísérőjéről, az ostorcsapás-sérülésről! |
|  |  |  |
| 28:41 |  | **Ez a csontokat vagy a nyakizmokat érő hirtelen terhelés.** |
|  |  |  |
| 28:46 |  | Naponta 1500-an fordulnak a biztosítójukhoz kárpótlásért ilyen sérüléssel, aminek következtében a biztosító társaságok évente 2 milliárd fontot fizetnek ki. |
|  |  |  |
| 28:56 |  | **Nemrégiben megnőtt az ostorcsapás-sérültek kárpótlására szakosodott jogi cégek száma. Az elmúlt négy évben negyedével emelkedett a bejelentett esetek száma, miközben sokkal kevesebb közlekedési baleset történt.** |
|  |  |  |
| 29:11 |  | De nem ezen társaságok módszerein szeretnék sopánkodni, hanem bemutatni, hogy az EuroNCAP-nél milyen tesztet végeznek az ostorcsapás-sérülések mértékének megítélésére. Azt is elárulom, melyik új autó véd a legjobban, és hogy önök mit tehetnek a sérülés megelőzéséért! |
|  |  |  |
| 29:31 |  | **A sofőr nyaksérüléstől való megvédésében az ülés kialakításának van a legnagyobb szerepe, ezért az EuroNCAP-nél kifejlesztettek egy szánt, amin tesztelhetik az új autók üléseit.** |
|  |  |  |
| 29:43 |  | Itt tesztelik az üléseket. |
|  |  |  |
| 29:45 | Matthew | Igen. |
|  |  |  |
| 29:46 | Jonny | És maga itt a főnök. |
|  |  |  |
| 29:48 | Matthew | Az én hatáskörömbe tartoznak az ostorcsapás-sérüléssel kapcsolatos munkálatok. Ez egy nem túl súlyos, de annál gyakoribb sérülés. Sőt! Ez a legjellemzőbb sérülés ütközéseknél. |
|  |  |  |
| 30:00 | Jonny | Kicsit meglepett, hogy nem a teljes autóval dolgoznak. |
|  |  |  |
| 30:03 | Matthew | Nincs rá szükségünk, mert a nyak védelméért egyedül az ülés és a fejtámla felelősek, az ülés tehát a legfontosabb elem. Ezért kiszereljük az autóból és felhelyezzük erre a speciális szánra. |
|  |  |  |
| 30:16 |  | Hátrébb található egy hidraulikus kos, a szánt pedig egy sínre fektettük, és a kos és a sín segítségével felgyorsíthatjuk a szánt, így az autó egésze nélkül is tudjuk elemezni az ülést. |
|  |  |  |
| 30:29 | Jonny | **Ostorcsapás-sérülés szinte mindig hátulról történő koccanásoknál történik, ahogy a fellépő erők durván hátra, majd előre lökik a fejet.** |
|  |  |  |
| 30:37 |  | Minden az ülés minőségétől függ, ugye? Csak az védheti meg a nyakunkat. |
|  |  |  |
| 30:43 | Matthew | Az ülésnek el kell nyernie az ütközés erejét és tartania kell a fejet, ezért két dologra érdemes figyelni. A fejtámlát magasra állítottuk, hogy egy szinten legyen az utas fejbúbjával, és ne legyen nagy a távolság, amit itt jól megoldottak. A fej kitámasztásával megelőzhető a sérülés. |
|  |  |  |
| 31:02 |  | A másik dolog pedig, hogy ennél az ülésnél láthatunk egy szerkezetet, ami elnyeli az ütközés erejét, aminek köszönhetően egy 10G erejű ütközésből csak 7G-t érzékel az utas. Vagyis ez az ülés nagyjából 40%-kal csökkenti az ostorcsapás-sérülés valószínűségét. |
|  |  |  |
| 31:23 | Jonny | Szóval tompítja az ütközést. |
|  |  |  |
| 31:25 | Matthew | Pontosan. És egy könnyedén cserélhető, egyszerű szerkezetről van szó. |
|  |  |  |
| 31:31 | Jonny | **Egyértelmű sorrend állítható fel nyakvédelem tekintetében. Jól figyeljenek, ha a legjobbat szeretnék megvenni!** |
|  |  |  |
| 31:37 |  | **A legjobb szupermini a Hyundai i20-as, ötből 3,5 ponttal.** |
|  |  |  |
| 31:43 |  | **A legjobb csapott hátú a Vauxhall Astra. A legjobb kombi a Ford C-Max. A legjobb terepjáró a Skoda Yeti. A legjobb szedán pedig a Hyundai i40-es.** |
|  |  |  |
| 31:54 |  | **A Honda CR-V, aminek kiváló, öt csillagot érdemlő töréstesztjét már láthattuk, ötből 3,4 pontot gyűjtött be.** |
|  |  |  |
| 32:05 |  | Most már tudjuk, milyen teszteket végeznek és azt is, melyik új autók védik legjobban a nyakunkat, de vajon mi magunk mit tehetünk a sérülés elkerüléséért? |
|  |  |  |
| 32:14 |  | Kukkantsunk be kis csapatunk autójába! |
|  |  |  |
| 32:17 |  | Először is ne hajtsák hátra túlzottan az ülésüket! Rosszfiús stílus ide vagy oda, ha 20 foknál jobban megdöntik az ülést, azzal maximalizálják a tarkójuk és a fejtámla közötti távolságot, és nő annak a valószínűsége, hogy megsérülnek a balesetben. |
|  |  |  |
| 32:35 |  | A második legfontosabb a fejtámla magassága. Úgy állítsák be a fejtámlát, hogy az egy magasságban legyen a fejük búbjával. Valahogy így. |
|  |  |  |
| 32:45 |  | Végül pedig, ha a fejtámlát is tudják dönteni, állítsák be úgy, hogy a lehető legközelebb legyen a tarkójukhoz! Minél kisebb a távolság, annál jobban elnyeli az ütközés erejét. Nem egy nagy ördöngösség, de megóvhatja önöket a bajtól. |
|  |  |  |
| 33:02 |  | **A tippeket és az EuroNCAP kutatásait szem előtt tartva remélhetőleg csökkenni fog az ostorcsapás-sérülések száma.** |
|  |  |  |
| 33:11 |  | **Ezzel mindenki jól járna, hiszen a kevesebb sérülés kevesebb benyújtott keresetet és talán olcsóbb autóbiztosítást is eredményezhet.** |
|  |  |  |
| 33:24 | Jason | **Íme, a vadiúj Cayman! A Porsche középmotoros sportautóját alapjaitól építették újjá. Most könnyebb, erősebb és gazdaságosabb, mint valaha.** |
|  |  |  |
| 33:33 |  | **Ma két új Caymant tesztelünk, hogy pont kerülhessen egy népszerű vitatéma végére.** |
|  |  |  |
| 33:40 |  | A két autó csak váltója típusában tér el egymástól. |
|  |  |  |
| 33:44 |  | A jobb oldali kézi váltós, a másik pedig duplakuplungos félautomata. Pár éve még gondolkodás nélkül a kézi váltósat választjuk, mert sokkal élvezetesebb vezetni, de a rivális is napról-napra javul, így tehát ez lehet az első autó, ahol az automata felé hajlik a kezünk. |
|  |  |  |
| 34:03 |  | **A vita eldöntésében segítségemre lesz a kétszeres rali világbajnok finn Marcus Grönholm, akinek jég csörgedezik az ereiben. Gyorsulási versenyben és mért körön is megküzdünk egymással.** |
|  |  |  |
| 34:18 |  | **De előbb eldöntjük, ki melyik autót kapja.** |
|  |  |  |
| 34:21 |  | Marcus Grönholm. Élő legenda, kétszeres világbajnok, ugye? |
|  |  |  |
| 34:25 | Marcus | Bizony. |
|  |  |  |
| 34:26 | Jason | Melyik években? |
|  |  |  |
| 34:27 | Marcus | 2000-ben és 2002-ben. |
|  |  |  |
| 34:28 | Jason | Látom a gyilkos ösztönt a szemedben. |
|  |  |  |
| 34:31 | Marcus | Igen, még ott van. |
|  |  |  |
| 34:33 | Jason | Döntsünk pénzfeldobással, jó? Fej vagy írás? |
|  |  |  |
| 34:40 |  | Írás. Lásd, kivel van dolgod, tiéd lehet a PDK. |
|  |  |  |
| 34:44 | Marcus | Köszönöm. |
|  |  |  |
| 34:45 | Jason | Remek. |
|  |  |  |
| 34:47 |  | **Első kör.** |
|  |  |  |
| 34:49 |  | Remek autó. |
|  |  |  |
| 34:51 |  | **A Porsche félautomatáját PDK-nak hívják, és a duplakuplungnak hála előre kiválaszthatjuk a következő kívánt sebességet. Így gyorsabban válthatunk anélkül, hogy akadályoznánk a motor energiaelosztását.** |
|  |  |  |
| 35:06 | Marcus | A célvonalnál találkozunk! |
|  |  |  |
| 35:17 | Jason | Ezt meg hogy csinálja? |
|  |  |  |
| 35:20 |  | Minden egyes váltással egyre jobban elhúzott. |
|  |  |  |
| 35:23 |  | Gyerünk! |
|  |  |  |
| 35:25 |  | 130-140-es tempónál már teljesen lehagyott. |
|  |  |  |
| 35:29 |  | Utálok veszíteni. |
|  |  |  |
| 35:32 | Marcus | Kiváló a rendszer. Puhák a váltások. |
|  |  |  |
| 35:37 |  | Sokkal gyorsabb voltam. |
|  |  |  |
| 35:42 |  | Igen! |
|  |  |  |
| 35:45 | Jason | A PDK váltója feltűnően jobb, sokkal gyorsabban vált. Jól mondom, Marcus? |
|  |  |  |
| 35:51 | Marcus | Gyorsabb, de úgy elhúztam, hogy esélyed sem volt. |
|  |  |  |
| 35:57 | Jason | Jó dumája van a srácnak, nem? |
|  |  |  |
| 36:00 | Marcus | De! |
|  |  |  |
| 36:02 | Jason | **Jöhet a verseny. Repülőrajttal eltűntetjük a PDK gyorsulásból eredő előnyét, és az nyer, aki gyorsabban teljesíti a két kört. Ha legyőz egy automatát vezető raliversenyző, megeszem a kalapom!** |
|  |  |  |
| 36:17 |  | A kézi váltó legnagyobb előnye, hogy a sebességváltó sokkal egyszerűbb, mégis majdnem 30 kilóval könnyebb, szóval elméletileg a kézi váltós modellnek valamivel jobb a kezelhetősége, mint az automatának. |
|  |  |  |
| 36:33 |  | A gyorsulási verseny egy dolog, de most az én pályámon vagyunk, az aszfalton. |
|  |  |  |
| 36:38 |  | 3, 2, 1, rajt! |
|  |  |  |
| 36:43 | Marcus | Rosszul kaptam el a rajtot és egy kicsit lemaradtam. |
|  |  |  |
| 36:47 | Jason | Enyém az ideális ív. Ez tetszeni fog. |
|  |  |  |
| 36:50 |  | Jobban érkeztem meg az első kanyarba, de jobb volt a kigyorsítása. |
|  |  |  |
| 36:55 |  | Megpróbálja. Jó ellenfél. |
|  |  |  |
| 36:58 | Marcus | Az első kanyar után megelőztem. |
|  |  |  |
| 37:01 | Jason | Beismerem, ez a fickó aztán tud vezetni! |
|  |  |  |
| 37:08 |  | Túl korán fékezett. Utolértem. |
|  |  |  |
| 37:14 |  | Szabadon hagyta az ívet. |
|  |  |  |
| 37:21 | Marcus | A francba! |
|  |  |  |
| 37:23 | Jason | Azt lesheted, hogy én elengedlek! |
|  |  |  |
| 37:27 | Marcus | Utol kell érnem. |
|  |  |  |
| 37:29 | Jason | És meglógtam! |
|  |  |  |
| 37:32 |  | Nagyon kiegyensúlyozott az autó a határon. Kicsit túlkormányzott, de semmi komoly, nem is kellett korrigálnom. És csúnyán elléptünk tőle. |
|  |  |  |
| 37:43 | Marcus | Le fog győzni. |
|  |  |  |
| 37:45 | Jason | Ha itt nem hibázom el… |
|  |  |  |
| 37:48 | Marcus | Jason autóversenyző, finoman kell vezetnie, nem úgy, mintha ralizna. |
|  |  |  |
| 38:02 | Jason | Egy kicsit még farolok, hogy lássa, ki az úr a háznál. |
|  |  |  |
| 38:06 | Marcus | Le kell győznöm! |
|  |  |  |
| 38:10 | Jason | És… legyőztük! Micsoda győzelem! |
|  |  |  |
| 38:16 | Marcus | Hagytalak nyerni. |
|  |  |  |
| 38:18 | Jason | **Alig egy másodperc volt a különbség.** |
|  |  |  |
| 38:22 |  | **Ma mindkét váltó képességeit megtapasztalhattuk. A PDK jobban gyorsul, de mért körön már a kézi váltó az etalon, és ezért én is azt választanám.** |
|  |  |  |
| 38:40 | Tiff | **Hamarosan láthatjuk Jonny töréstesztjének végkifejletét. Ön szerint a furgon biztonságosabb… vagy az autó?** |
|  |  |  |
| *38:49* | Narrátor | **Milyen autót vezetett Wayne a Wayne világa című vígjátékban?** |
|  |  |  |
| *38:55* |  | ***3. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| *40:01* | Narrátor | **A Wayne világa című vígjátékban Wayne autója egy AMC Pacer volt.** |
|  |  |  |
| 40:10 | Tiff | Elérkezett a pillanat, hogy megnézzük Jonny 21. századi töréstesztek világában tett kalandozásainak erőszakos végkifejletét. |
|  |  |  |
| 40:24 | Jonny | **Láttuk a töréstesztek tudományos hátterét.** |
|  |  |  |
| 40:28 |  | **Szemünk láttára tört ripityára a Honda CR-V.** |
|  |  |  |
| 40:32 |  | **És elmondtuk, mit tehetnek a saját védelmük érdekében.** |
|  |  |  |
| 40:41 |  | De ne felejtsük el, hogy nem csak autók köröznek az utakon! Az Egyesült Királyságban jelenleg 3,6 millió példányt találhatunk ezekből az úgynevezett furgonokból. Tudják, ők mennyire biztonságosak? Valószínűleg nem is gondolkoztak még rajta. |
|  |  |  |
| 40:57 |  | Mostanáig zavarosban halásztunk a furgonokkal, de az EuroNCAP nemrég befejezett, legelső furgon töréstesztje fényt derített a sokkoló valóságra. |
|  |  |  |
| 41:10 |  | **Hat új modell, a Citroen, a Fiat, a Ford, a Hyundai, a Peugeot és a Renault családbarát minibuszai voltak a kísérleti alanyok. Csak a Ford Transit kapott öt csillagot, a többieknek a hármas szint megugrása is gondot okozott.** |
|  |  |  |
| 41:30 |  | **De kétmillió öt évnél is idősebb furgon teljesen ismeretlen minőséget képvisel. Ezért végzem el ma a saját töréstesztemet.** |
|  |  |  |
| 41:41 |  | Ez az országszerte számtalan kereskedő által használt 12 éves Vauxhall furgon fog frontálisan ütközni 65 km/h-s sebességgel, azzal a Volkswagen Passattal. |
|  |  |  |
| 41:54 |  | Mindkét autó nagyjából egykorú, megkímélt állapotú, és egészen tegnapig mindketten folyamatos használatban voltak. |
|  |  |  |
| 42:01 |  | **Az EuroNCAP 4 csillagra értékelte a Passatot még 2001-ben, de a furgont nem tesztelték.** |
|  |  |  |
| 42:09 |  | **Tipikus teherrel, 1 tonna homokkal pakoljuk meg.** |
|  |  |  |
| 42:14 |  | **És a saját bábuinkat is beültetjük, hogy megnézzük, mi történne az ütközés áldozataival.** |
|  |  |  |
| 42:22 |  | Mivel motorfanatikusok hírében állunk, a csörlőt is egy V8-as motor hajtja. A kisteherautónk egy 7,4 literes, 350 lóerős Chevvy V8-as. A hátsó kerekek fogják megpörgetni ezt a hengert, rajta a feltekert acéldróttal. |
|  |  |  |
| 42:38 |  | A drót addig gyorsítja az autókat, amíg végül össze nem ütköznek. A drótot a földhöz rögzítettük, nehogy valamelyik autó más irányba induljon el. |
|  |  |  |
| 42:46 |  | Hogy a kisteherautónkat el ne vigye a lendület, úgy döntöttünk, összeszíjazzuk ezzel a kamionnal. |
|  |  |  |
| 42:56 |  | Az ördög sosem alszik. |
|  |  |  |
| 43:00 |  | **Az utolsó simításokat is elvégeztük.** |
|  |  |  |
| 43:04 |  | Szörnyű érzés, nagyon izgulok. |
|  |  |  |
| 43:06 | Férfi 2 | 10 másodperc! |
|  |  |  |
| 43:07 | Jonny | Hiába tudom, mi fog történni. |
|  |  |  |
| 43:10 |  | **Ha önnek furgonja van, most jól figyeljen!** |
|  |  |  |
| 43:14 | Férfi 2 | 3, 2, 1, mehet! |
|  |  |  |
| 43:19 | Jonny | Kezdődik. |
|  |  |  |
| 43:28 |  | Jön a furgon és jön a Passat. |
|  |  |  |
| 43:40 |  | Nem hittem, hogy ilyen hangos lesz. |
|  |  |  |
| 43:47 |  | Mehetünk? |
|  |  |  |
| 43:49 |  | Nézzük meg közelebbről! Jesszusom! |
|  |  |  |
| 44:00 |  | Kicsit homokos. |
|  |  |  |
| 44:05 |  | Egy pillanat. |
|  |  |  |
| 44:08 |  | Minden tiszta homok. Első ránézésre a furgon sofőrje olcsón megúszta, a műszerfal sem torzult el nagyon. |
|  |  |  |
| 44:20 |  | A sofőr és az utas oldali légzsák is kinyílt. Szerintem a bal lába beszorult. |
|  |  |  |
| 44:29 |  | A furgon nyilvánvalóan nehezebb jármű, ráadásul 1 tonnás rakománnyal, szóval az ütközés pillanatában a furgon maga alá temette az autót, aztán tolta tovább maga előtt. |
|  |  |  |
| 44:44 |  | Mintha bekebelezte volna. Apám! Ide egy polírozás kevés lesz. |
|  |  |  |
| 45:00 |  | Ez ijesztő. |
|  |  |  |
| 45:04 |  | **A furgon viszonylag jól jött ki az ütközésből.** |
|  |  |  |
| 45:08 |  | Itt van a sapkája. Azt hittem, jobban fog roncsolódni a padló. |
|  |  |  |
| 45:15 |  | **De hátul csúnya meglepetés vár ránk.** |
|  |  |  |
| 45:19 |  | Azta! Ezt nézzék! |
|  |  |  |
| 45:23 |  | Nézzék! |
|  |  |  |
| 45:25 |  | A csomagtér közepére tettük le a homokzsákot, mégis felkenődött a válaszfalra. Megpróbált áttörni az ülésen. Már nem is egyenesen áll az ülés, egészen eldeformálódott. |
|  |  |  |
| 45:39 |  | Ez most sokként ért. Iszonyatos! |
|  |  |  |
| 45:44 |  | És hiába nyelte el az autó eleje az ütközés erejének nagy részét, a sofőrnek el kellett viselnie azt a súlyt, amivel a homokzsák át akarta törni a szélvédőt. Ez mindenképp elgondolkodtató. |
|  |  |  |
| 45:58 |  | Ezzel nem is számoltam, de a rakomány is megölhet. Nem elég előre nézni, hátra is figyelni kell. |
|  |  |  |
| 46:07 |  | Elég nyilvánvaló, de jogos kijelentés, hogy egyik autóban sem szívesen ülnék baleset esetén. |
|  |  |  |
| 46:17 |  | **Az EuroNCAP szakértői átnézték a felvételeinket, és arra jutottak, hogy a furgon sofőrje valószínűleg életét vesztette volna, amikor a feje és a mellkasa a kormányhoz ért.** |
|  |  |  |
| 46:30 |  | **Az autó sofőrje a légzsáknak hála túlélte volna.** |
|  |  |  |
| 46:35 |  | **Ez csak alátámasztotta, hogy a szerszámokat és bármilyen nehéz rakományt ki kell biztosítani. Hiába van válaszfal a csomag- és az utastér között. Baleset esetén bármilyen rakomány halálos fegyver lehet.** |