Discovery

Fifth Gear

Ötödik sebesség

**22. évad, 4. rész**

**ESD 938400 B**

Magyar szöveg: Szigeti Patrik

***Szereplő Neme Kora***

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tiff | férfi | 60-65 |
| Jason | férfi | 45-50 |
| jonny | férfi | 35-40 |
| VICKI | nő | 40-45 |
| Magnus | férfi | 45-50 |
| Bruno | férfi | 30-35 |
| Ward | férfi | 50-55 |
| Rob | férfi | 50-55 |

**Kiejtési Lista:**

Los Angeles losz ándzselesz

restomodding resztomoding

Jason dzsészön

Aston Martin Vanquish aszton martin venkvis

Bruno Senna brúnó szenna

Vicki viki

Mercedes mercédesz

Chyrsler Town and Country krájzler távn end kántri

old school old szkúl

Chevrolet sevrolé

Dodge dodzs

Camaro kamaró

Challenger cselendzser

Magnus Walker magnusz volker

Porsche porse

Jay Leno dzséj lenó

Tiff tif

Santa Monica szanta monika

Mullholland mulholland

James Dean dzsémsz dín

Steve McQueen sztív mekkvín

San Fernando-völgy szan fernándó-völgy

off-road ofród

One-77 ván-szevön-szevön

Ayrton Senna ájrton szenna

Vauxhall Astra vokszholl asztra

Bugatti Veyron bugati vejron

Icon ájkon

Tom Hanks tom henksz

David Letterman dévid letörmen

Jonathan Ive dzsoneten ájv

Toyota Land Cruiser FJ tojota lend krúzer ef-jé

Learjet lírdzset

Baja báhá

GizPro Oitez R23 gizpro ojtez er-23

Seat Alhambra szeát alhambra

Crash Catcher CC3 kres kecsör cé-cé-3

Road Hawk HD ród hók há-dé

DailyRoads Voyager déjliródz vojedzsör

Carrera karéra

Singer Vehicle Design szinger vihájkül dizájn

Rob Dickinson rob dikinzon

Willow Springs viló szpringz

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *00:24* | Narrátor | ***FŐCÍM*** |
|  |  |  |
| 00:28 | Tiff | Üdvözlöm az Ötödik sebesség nézőit Los Angelesből! |
|  |  |  |
| 00:32 |  | Az amerikai autós kultúra bölcsőjében járok utána a legújabb, mindent elsöprő őrületnek. |
|  |  |  |
| 00:40 |  | **Három felbecsülhetetlen értékű verdán keresztül kalauzolom el önöket a klasszikus autókat új megvilágításba helyező restomodding világába.** |
|  |  |  |
| 00:51 |  | Tüzes járgány! |
|  |  |  |
| 00:54 |  | **Jason a 190 ezer fontos Aston Martin Vanquish-t teszteli Bruno Senna brazil autóversenyzővel.** |
|  |  |  |
| 01:02 | Jason | Nem szívbajos a srác! |
|  |  |  |
| 01:05 | Tiff | **Vicki a legújabb biztonsági kütyüt, a fedélzeti kamerát teszteli éles helyzetben egy felfújható autóval.** |
|  |  |  |
| 01:15 |  | **A csapat pedig eldönti, hogy az elegáns csapott hátúak csúcspéldányát tisztelhetjük-e a Mercedes A-osztályban.** |
|  |  |  |
| 01:22 | Jonny | Nem hagyjuk meglógni. |
|  |  |  |
| 01:28 | Tiff | De előbb irány a forgalom! |
|  |  |  |
| 01:32 |  | **Los Angeles egyike a világ benzingőzzel átitatott városainak. A hot rodok ’30-as évekbeli megjelenése óta Kalifornia az autós kultúra divatdiktátoraként működött, és most a legújabb őrület nyomába eredek.** |
|  |  |  |
| 01:47 |  | Kívülről ez egy teljesen átlagos, 1952-es Chrysler Town and Countrynak tűnik, mert az is! De az ütött-kopott külső egy vadonatúj, 500 lóerős, 6,1 literes nehéz motort rejt hozzáillő fékrendszerrel és felfüggesztéssel. |
|  |  |  |
| 02:04 |  | Ismerjék meg az új kultúrát, a restomoddingot! |
|  |  |  |
| 02:12 |  | **A restomodding lényege, hogy egy régi klasszikust tetszésünk szerint új alkatrészekkel szereljünk fel.** |
|  |  |  |
| 02:20 |  | **Így mindkét világból a legjobbat kapjuk. Az old school kinézet a 21. század kifinomultságával és gyorsaságával párosul.** |
|  |  |  |
| 02:30 |  | **A Chevrolet-hoz és a Dodge-hoz hasonló nagy gyártók is követik a trendet az úgynevezett gyári restomodjaikkal. A Camaro és a Challenger új autók a modern kor sebességével, de a ’70-es évek markáns formatervezésével.** |
|  |  |  |
| 02:44 |  | **De a legjobb példákat nem kiállítótermekben vagy autóstalálkozókon látja az ember, hanem a Los Angeles-i alvilágban!** |
|  |  |  |
| 02:55 |  | **Magnus Walker belvárosi raktárépületébe látogattam el.** |
|  |  |  |
| 03:02 |  | **Valószínűleg övé Los Angeles legmenőbb Porsche gyűjteménye. A módosított klasszikusairól készült internetes videók valóságos ikonná tették őt.** |
|  |  |  |
| 03:12 |  | Szép napot! |
|  |  |  |
| 03:13 | Magnus | Örvendek, Tiff! |
|  |  |  |
| 03:14 | Tiff | Véletlenül nem vagy Porsche 911 rajongó? |
|  |  |  |
| 03:17 | Magnus | Igen, mások is mondták már. Szenvedélyesen imádom a 911-eseket. Az egész 10 éves koromban, 1977-ben kezdődött egy londoni autó kiállításon. |
|  |  |  |
| 03:27 | Tiff | **Magnus, a hóbortos milliárdos farmerekből szedte meg magát, most pedig klasszikusokat tuningol és rajongójának mondhatja az autógyűjtő legendának számító Jay Lenót.** |
|  |  |  |
| 03:39 |  | **Íme, Magnus kis büszkesége: az STR.** |
|  |  |  |
| 03:43 |  | Mit módosítottál ezen az autón? |
|  |  |  |
| 03:45 | Magnus | A kocsi hátulja teljesen más. A motorháztető redőzött, amit egy másik 911-esnél sem láthatsz. |
|  |  |  |
| 03:51 | Tiff | Az ívek is elég érdekesek. |
|  |  |  |
| 03:54 | Magnus | Ez egy ’72-es 911T, ami alap esetben egy keskeny testű autó, én viszont kiszélesítettem, az első lökhárítót pedig lekerekítettem, hogy szép, görbe alakja legyen. 8 és 10 colos felni van rajta. |
|  |  |  |
| 04:08 |  | A motort is felturbóztuk. Eredetileg egy 2,4 literes, 130 lóerős motor volt benne. |
|  |  |  |
| 04:14 | Tiff | És most? |
|  |  |  |
| 04:15 | Magnus | Rövid löketű 3,2 literes nagyjából 275 lóerővel, szóval megdupláztuk az erejét. |
|  |  |  |
| 04:19 | Tiff | Biztosan jó ötlet volt? |
|  |  |  |
| 04:21 | Magnus | Mintha bedrogoztuk volna. Sokkal erősebb, sokkal jobban reagál a gázfröccsökre. Egy igazi utcai versenyautó érzését adja. |
|  |  |  |
| 04:30 | Tiff | Szép dolgokat bárki tud mondani, de mit szólnál, ha kipróbálnám a ragyogó ötleteidet? |
|  |  |  |
| 04:36 | Magnus | Nem tudom, mire gondolsz, Tiff. |
|  |  |  |
| 04:38 | Tiff | Kérem a kulcsot! |
|  |  |  |
| 04:39 | Magnus | Ja, hogy a kulcsot! |
|  |  |  |
| 04:40 | Tiff | Még szép. |
|  |  |  |
| 04:41 | Magnus | Íme, a boldogság kulcsa! |
|  |  |  |
| 04:42 | Tiff | Köszönöm szépen! Igyál szépen egy teát! Garázdálkodhatok? |
|  |  |  |
| 04:45 | Magnus | Csak nyugodtan! |
|  |  |  |
| 04:47 | Tiff | Remek! |
|  |  |  |
| 04:49 |  | **Ez az autó több mint 40 éves, mégis jobb a súlyerő-elosztása, mint az újabb 911-eseknek, így tehát igazi kiváltság a volán mögé ülni. Egy olyan úton próbálom ki, ahová már régóta vágyom.** |
|  |  |  |
| 05:06 |  | Ha magunk mögött hagyjuk az örökké nyüzsgő Los Angelest, keresve sem találunk jobb helyet a Santa Monica-hegységben kígyózó mullhollandi szerpentinnél. |
|  |  |  |
| 05:20 |  | **Mullholland Kalifornia egyik leghíresebb aszfaltrengetege. A ’20-as években építették, és James Dean és Steve McQueen is előszeretettel látogatták.** |
|  |  |  |
| 05:31 |  | **Ma autókedvelők és motorosok százai keresik fel a világ minden pontjáról.** |
|  |  |  |
| 05:38 |  | Tetszik a modellt körüllengő szellemiség... Nem szól másról az autó, csak a régi 911-esről. |
|  |  |  |
| 05:47 |  | A restomodding legnagyobb előnye, hogy saját szájízünk szerint alakíthatjuk az autókat. Magnus láthatóan szeret a padlóhoz közel ülni, a légkondit viszont messziről elkerüli. |
|  |  |  |
| 06:01 |  | Nincs se kormányrásegítés, se fékrásegítés. Meg kell dolgoznunk az élvezetekért, de éppen ez benne a csodálatos. Újra átélhetjük a vezetés hőskorát. |
|  |  |  |
| 06:16 |  | Nehéz kormányozni, de legalább minden hepehupát megérzünk. |
|  |  |  |
| 06:22 |  | A fékezés is nehéz, de sokkal könnyebben szabályozható. Ez egy soha véget nem érő szerpentin. Nemsokára talán hármasba is felválthatok. |
|  |  |  |
| 06:38 |  | Az igazi szórakozást nem adják könnyedén! |
|  |  |  |
| 06:42 |  | Ez az élő példa. |
|  |  |  |
| 06:45 |  | Abba a szakadékba nem kéne belehajtani. |
|  |  |  |
| 06:53 |  | **Normális esetben nem rajongok az öreg autókért, mert túl törékenyek és durvák. De Magnus 80 ezer dolláros restomodja ugyanúgy lázba hozott, mint a legújabb szuperautók, és kiváló kiindulópontot jelentett.** |
|  |  |  |
| 07:06 |  | **Restomod kirándulásom következő állomása a San Fernando-völgy, ahol megnézem, milyen izgalmakat rejtegetnek az off-road klasszikusok.** |
|  |  |  |
| 07:15 |  | Imádom a hangját! |
|  |  |  |
| 07:19 |  | **Jason hamarosan Bruno Sennával köröz a 190 ezer fontos Aston Martin Vanquish-ben.** |
|  |  |  |
| 07:25 | Bruno | Ez a hang valami elképesztő! |
|  |  |  |
| 07:30 | Tiff | **A csapat pedig csúcsra járatja az új Mercedes A-osztályt.** |
|  |  |  |
| 07:34 | Jason | Őrült kapitány száguldozik előttünk, mégsem sikerül lehagynia. |
|  |  |  |
| *07:38* | Narrátor | **Mennyi volt a Jaguar XJ220 végsebessége?** |
|  |  |  |
| *07:44* |  | ***1. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| *09:01* | Narrátor | **A Jaguar XJ220 végsebessége 349 km/h volt.** |
|  |  |  |
| 09:10 | Tiff | Ezúttal az Egyesült Államokból jelentkezünk. De nézzük, mire megy Jason a legújabb brit szuperautóval a motorsport egyik leghíresebb alakjával az oldalán! |
|  |  |  |
| 09:24 | Jason | **Ez itt a Vanquish.** |
|  |  |  |
| 09:27 |  | **Az Aston Martin legújabb csúcskategóriás autója.** |
|  |  |  |
| 09:32 |  | **A gyártó szerint sok mindenben hasonlít egymillió fontos csúcsjárgányukhoz, a One-77-höz.** |
|  |  |  |
| 09:39 |  | **A fékrendszer megegyezik, és minden elem szénszálas.** |
|  |  |  |
| 09:45 |  | **És mi lehet jobb egy Vanquish-nél? Hát kettő! És egy cinkostárs.** |
|  |  |  |
| 09:51 |  | **Bruno Senna, a volt Forma-1-es pilóta és megbízhatósági versenyző, nem mellesleg Ayrton Senna unokaöccse segít eldönteni, hogy joggal aggatta-e az Aston a csúcs-GT jelzőt új autójára. Brazil cimborám vezetői múltja biztosítja, hogy kiaknázzuk a Vanquish-ben rejlő lehetőségeket.** |
|  |  |  |
| 10:09 |  | Hát nem mesés látvány? |
|  |  |  |
| 10:11 | Bruno | Egyszerűen gyönyörűek! |
|  |  |  |
| 10:14 | Jason | A fehér gyorsabbnak tűnik, én azzal megyek. Gyere! |
|  |  |  |
| 10:18 | Bruno | Ez is szép. Nem hagylak le nagyon, ne félj! |
|  |  |  |
| 10:22 | Jason | Tiszteljük az öregebbet, mi? |
|  |  |  |
| 10:27 |  | **Az egyik kedvenc aszfaltcsíkunkon vagyunk Walesben, hogy kiderítsük, képes-e a Vanquish arra, ami bármelyik jó GT autónak a kisujjában kell, hogy legyen: falni a kilométereket. Kezdésként a V12-es motorra koncentrálunk.** |
|  |  |  |
| 10:47 | Bruno | Ez a hang valami elképesztő! |
|  |  |  |
| 10:54 | Jason | Az autó alapjai egészen az eredeti Vanquish-ig vezethetőek vissza, vagyis 2001-ig. Még mindig iszonyat jó. |
|  |  |  |
| 11:02 |  | Az alacsony nyomaték miatt olyan lágy és selymes az autó motorja, ezért igazából csak magas fordulatszámnál kapunk rendes forgatónyomatékot. |
|  |  |  |
| 11:16 |  | Ezért folyamatosan, lineárisan gyorsul. |
|  |  |  |
| 11:21 | Bruno | Csodálatos a motor. Nagyon lágy a teljesítmény-leadás, a sebesség pedig már csak hab a tortán. |
|  |  |  |
| 11:30 | Jason | De ez egyben a motor legnagyobb hibája is. Nagyon fel kell pörgetni… |
|  |  |  |
| 11:37 |  | Hogy jól működjön. |
|  |  |  |
| 11:40 | Bruno | Muszáj felpörgetni a motort. |
|  |  |  |
| 11:44 | Jason | Ha rossz sebességfokozatban követném Brunót ezeken a gyönyörű utakon, nehézkesnek érezném az autót. |
|  |  |  |
| 11:56 |  | Nagyobb gáz kell. |
|  |  |  |
| 12:04 | Bruno | Idáig hallatszik a másik autó motorjának gyönyörű hangja. Meseszép! |
|  |  |  |
| 12:10 | Jason | Bevallom… nem szívbajos a srác! |
|  |  |  |
| 12:20 |  | Ahogy felértünk a dombtetőre, valamiért úgy éreztem, hogy Bruno nem egészen biztos benne, hogy merre megy az út. |
|  |  |  |
| 12:30 |  | Majdnem átvert az a kis domb, egy pillanatra nem tudtuk, hogy merre kell kanyarodni. Kicsit megijedtem. |
|  |  |  |
| 12:37 | Bruno | Tanácstalan voltam. Elöntött az adrenalin, jó volt. |
|  |  |  |
| 12:41 | Jason | Na, mit gondolsz a motorról? |
|  |  |  |
| 12:43 | Bruno | Tetszik. Egészen lineáris, egy kis lóerő és nyomaték még jól jönne, de így is elég gyors. Nagyon jó. |
|  |  |  |
| 12:50 | Jason | És nagyon lágy! De ahogy te is mondtad, keveslem a nyomatékot, viszont több nyomatékkal már nem lenne ilyen lineáris, szóval… |
|  |  |  |
| 12:57 | Bruno | Nem lenne elég erős. |
|  |  |  |
| 12:59 |  | Csak gyakrabban kell váltani. |
|  |  |  |
| 13:01 | Jason | Persze, csak szeretem, ha… |
|  |  |  |
| 13:04 | Bruno | Szereted, ha minden szép és tökéletes. |
|  |  |  |
| 13:07 | Jason | 200 ezerért legyen is az! |
|  |  |  |
| 13:08 | Bruno | De ez nem versenyautó. |
|  |  |  |
| 13:11 | Jason | Most ezt mondod, mégis úgy vezeted. |
|  |  |  |
| 13:14 | Bruno | Attól még gyors. |
|  |  |  |
| 13:16 | Jason | Nézzük a kezelhetőséget! Figyelj és tanulj! |
|  |  |  |
| 13:19 | Bruno | Rendben. Taníts, mester! |
|  |  |  |
| 13:23 | Jason | **A Vanquish az Aston Martin által 2004 óta használt alapokon nyugszik, de hiába használnak több szénszálat, a pehelysúlytól még messze van.** |
|  |  |  |
| 13:35 | Bruno | Elég nehéz autó. A könnyűsúlyú sportautókhoz képest nehéznek tűnik. Hihetetlenül gyors és agilis. Legjobban a kormányzás tetszik a Vanquish-ben, nagyon közvetlen a kormánykezelés. |
|  |  |  |
| 13:50 | Jason | Nagyon kecses az orra. Élesen kanyarodik. Imádom. |
|  |  |  |
| 13:56 | Bruno | Az autó hátulja néha megindul, ha nem vigyázunk eléggé. |
|  |  |  |
| 14:00 | Jason | Néha érzem, hogy a hátulja kileng, szóval ha nem bánunk óvatosan a gázzal, még baj is lehet. |
|  |  |  |
| 14:08 | Bruno | Főleg az ehhez hasonló csúszós utakon kell nagyon óvatosan vezetni. |
|  |  |  |
| 14:14 | Jason | Olyan érzésem van, mintha kicsit… kiélezett lenne az autó hátulja. |
|  |  |  |
| 14:22 | Bruno | Mindent összevetve jó móka. Jason próbálja megmutatni, hogy csinálják a nagyok. |
|  |  |  |
| 14:31 | Jason | Remek járgány! Kissé szokatlan, hogy ilyen átkozottul gyors és… Már megint megúszott a hátulja. |
|  |  |  |
| 14:42 |  | **A 294 km/h végsebességű Vanquish-t könnyedén lenyomja drágább riválisa, a 340-re is képes Ferrari F12-es, mégis kiváló szórakozást nyújtott két autóversenyzőnek egész napra, és továbbra is egy karizmatikus és érdekes szuperautót tisztelhetünk személyében.** |
|  |  |  |
| 15:03 |  | Megint eljátszottuk ugyanazt. Megijedtél, ugye? |
|  |  |  |
| 15:07 | Bruno | Nem is egyszer! Az egyik hosszabb kanyarban csúnyán megúszott. |
|  |  |  |
| 15:11 | Jason | Hajlamos rá. Nem túlságosan, de azért érezni. Élesen veszi be a kanyart, de aztán érezni, ahogy megindul a hátulja. Az eleje merev, talán ezért olyan, mintha a hátulja mozogna, pedig nem. |
|  |  |  |
| 15:24 | Bruno | Kell egy kis idő, mire megszokod, de aztán megjön az önbizalmad, és onnantól kezdve nagyon jó. |
|  |  |  |
| 15:32 | Jason | Jó napunk volt, tudom, hogy sok dolgod van még, szóval hívtunk neked egy Vauxhall Astrát. |
|  |  |  |
| 15:37 | Bruno | Inkább a fehéret vinném el. |
|  |  |  |
| 15:39 | Jason | Nem, azt nem adhatjuk! |
|  |  |  |
| 15:41 | Bruno | Akkor is elviszem. |
|  |  |  |
| 15:42 | Jason | Na, azt már nem! |
|  |  |  |
| 15:47 | Tiff | **Most ellátogatunk az Ötödik sebesség titkos tesztpályájára.** |
|  |  |  |
| 15:51 |  | Ma az új Mercedes A-osztályt tesztelte a csapat. |
|  |  |  |
| 15:57 |  | **Ez a Mercedes válasza az 1-es BMW-re és az Audi A3-ra. Az ára 19 és 29 ezer font közt ingadozik, és kapható 109 lóerős dízelmotorral és 211 lóerős benzinmotorral is.** |
|  |  |  |
| 16:12 |  | **A Mercedes szerint dinamikusabb, mint valaha. A tesztpéldányunk a benzines változat sportos AMG külsővel.** |
|  |  |  |
| 16:23 | Jonny | Hölgyeim és uraim, izgatottan jelentem be, hogy a Mercedes végre jól kinéző elsőkerekes autót épített. |
|  |  |  |
| 16:30 | Tiff | A Mercedes igazi felüdülés volt. Ízléses és sokat javult az előzőhöz képest. |
|  |  |  |
| 16:35 | Jason | Jól néz ki. Tetszik. |
|  |  |  |
| 16:37 | Jonny | Az első A-osztály egy szörnyű zagyvaság volt. |
|  |  |  |
| 16:43 |  | Az új már teljesen más dimenzió. |
|  |  |  |
| 16:45 | Tiff | A legnagyobb baj az A-osztállyal a csomagtartó hozzáférhetősége. |
|  |  |  |
| 16:50 | Vicki | A fiatal családokat próbálják megnyerni maguknak, de bármiben lefogadom, hogy ide nem tudnánk betuszkolni egy babakocsit. |
|  |  |  |
| 16:57 | Tiff | Tehát kicsi a csomagtartója. |
|  |  |  |
| 17:00 |  | Jason! Szeretnél beülni? |
|  |  |  |
| 17:01 | Jason | Örömmel. |
|  |  |  |
| 17:02 | Jonny | Ezt már nevezem! |
|  |  |  |
| 17:04 | Jason | Az utastér lélegzetelállító volt. |
|  |  |  |
| 17:07 | Vicki | Nagyon hasonlítanak a színek a ’89-es második generációs Golf GTi-mhez. |
|  |  |  |
| 17:13 |  | Ilyen egy szórakoztató csapott hátú. |
|  |  |  |
| 17:16 | Tiff | Ez elég különös. Szerintetek a képernyőnek nem a sofőr felé kellene néznie? Nem engedi, hogy elfordítsam. |
|  |  |  |
| 17:22 | Jason | Ha erősen rángatod, elfordul. |
|  |  |  |
| 17:24 | Jonny | Ne rángasd! |
|  |  |  |
| 17:27 | Tiff | A Mercedes azt állítja, hogy az új A-osztály sportosabb elődeinél. |
|  |  |  |
| 17:32 | Jason | Méltó ellenfelet kerestünk neki. |
|  |  |  |
| 17:36 | Vicki | És találtunk is, méghozzá az 1-es BMW-t. |
|  |  |  |
| 17:42 | Tiff | **A feladat egyszerű. Képes-e az új A-osztály arra, amire elődei képtelenek voltak: hogy tartsa a lépést a BMW-vel?** |
|  |  |  |
| 17:51 | Jason | Nem semmi. Őrült kapitány száguldozik előttünk… |
|  |  |  |
| 17:55 | Jonny | Igen. |
|  |  |  |
| 17:56 | Jason | De nem sikerül lehagynia. |
|  |  |  |
| 17:57 | Jonny | Könnyedén tartjuk vele a lépést. |
|  |  |  |
| 18:01 | Vicki | Tudom, sokan fizetnének azért, hogy beülhessenek Tiff mellé, de én azért fizetnék, hogy ne kelljen! Én ezt már nem bírom. |
|  |  |  |
| 18:11 | Tiff | Egész jól teljesített. Ahányszor a visszapillantóba néztem, csak Jason koncentrálástól ráncosodó homlokát láttam. |
|  |  |  |
| 18:19 | Jonny | Gyors autó. |
|  |  |  |
| 18:21 | Jason | Kifejezetten precíz és pozitív. Tényleg nagyon tetszik. |
|  |  |  |
| 18:27 |  | Remek kis kasztnija van! Pazar! |
|  |  |  |
| 18:31 | Jonny | Keményen dolgoztak a Mercinél, de az AMG kasztni túlzott bemélyedéseit nem tudták kiküszöbölni. |
|  |  |  |
| 18:39 | Jason | A versenypályán nagyon jó… |
|  |  |  |
| 18:41 | Jonny | Igen. |
|  |  |  |
| 18:42 | Jason | De a forgalom már más tészta. |
|  |  |  |
| 18:44 | Jonny | Igen. |
|  |  |  |
| 18:45 |  | Pedig a Merci a csodálatos vezetési élményről híres. De itt mintha megfeledkeztek volna róla. A végén még monoklival szállok ki az autóból, pedig meg sem ütöttek. |
|  |  |  |
| 18:55 | Jason | Túl merev volt, mintha a fogamat húzták volna. |
|  |  |  |
| 18:59 |  | A váltó kicsit idegesítő. |
|  |  |  |
| 19:01 | Jonny | Tényleg? |
|  |  |  |
| 19:03 | Jason | Felfelé rendesen vált, de lefelé nem mindig engedelmeskedik. |
|  |  |  |
| 19:07 | Jonny | A motor nagyon gyors, turbóbenzines, 208 lóerős, erre nem lehet panasz. |
|  |  |  |
| 19:14 |  | Nem lóghat meg, nem hagyjuk meglógni! |
|  |  |  |
| 19:17 | Jason | Szerintem gyorsabban is tudnék menni, egy kicsit olyan ezen a részen, mintha Tiff feltartana. |
|  |  |  |
| 19:24 | Tiff | **Az új A-osztály egy remek járgány! Fantasztikusan néz ki, az utastér minőségi és a kezelhetőséggel sincs baj.** |
|  |  |  |
| 19:34 |  | Az új Mercedes sokkal jobb, mint a régi, egy kicsit még mindig nehézkes és a csomagtartó is lehetne nagyobb. Kap egy bátorító nyolcast. |
|  |  |  |
| 19:43 | Vicki | Nekem is volt esélyem kipróbálni az autót, és minden percét imádtam, szóval kilenc pontot adok rá. |
|  |  |  |
| 19:49 | Jason | Nagyon tetszett, szerintem szép kis autó, és ezért kap tőlem… egy nyolcast! |
|  |  |  |
| 19:56 | Jonny | Szeretnék egyszer olyan A-osztályban ülni, aminek nem AMG kasztnija van, mert szerintem azon bukik az egész. A mai modellre hét és fél pontot adok. |
|  |  |  |
| 20:06 | Tiff | **A Mercedes A-osztály tehát 32 és fél pontot ért el a lehetséges 40-ből.** |
|  |  |  |
| 20:18 | Jonny | **Ideje bemutatnunk az olcsó alternatívákat! Ha csak a műsorban látott drága autók árcédulája rettenti el önöket, most jól figyeljenek!** |
|  |  |  |
| 20:28 |  | Vadító külső, orrmotor és hátborzongató kasztni. Ezek a Jason által nyüstölt Vanquish legjobb pénztárcabarát alternatívái. De a 190 ezres darabár helyett ezeket a rosszfiúkat akár már egy ezresért is megkaphatják. |
|  |  |  |
| 20:46 |  | **A legolcsóbbal, a Ford Pumával kezdek. Ezek a kiscicák újonnan 12 ezer fontba kerültek, ma azonban ezer fontért elvihetőek.** |
|  |  |  |
| 20:59 |  | Őrületes, hogy ez az autó már 15 éves is elmúlt, mert egyáltalán nem érzem öregnek. Talán azért, mert ugyanaz az ember tervezte, aki az Aston Martin DB9-et, a Vanquish-t, a DB7-et és a jelenlegi szebbnél szebb Jaguarokat. |
|  |  |  |
| 21:19 |  | 5,9 litert fogyaszt százon, ha nem úgy vezetik, mint én, de a legjobb az, hogy bárhogy gyilkoljuk a kasztnit, bírja a gyűrődést. |
|  |  |  |
| 21:29 |  | Nekünk csak vezetnünk kell, a többiről ő gondoskodik. |
|  |  |  |
| 21:34 |  | **Most pedig elmondjuk, mire figyeljenek vásárlás előtt!** |
|  |  |  |
| 21:38 |  | Beszéljünk a rozsdáról! A rozsda nagyon szereti a Pumát, mégpedig azért, mert a sárvédő belső része vászonból készült, ami felszívja a nedvességet és kirohasztja a sárvédő szélét. Ezek lecserélése és lefestése darabonként 300 fontba is kerülhet. |
|  |  |  |
| 21:55 |  | **Nézzék meg, működik-e a fűtés, mivel ez is gyakori, bár nem túl drága hiba.** |
|  |  |  |
| 22:01 |  | Végül pedig az 1,4-es és 1,6-os motorok elég kemények, az 1,7-es viszont kicsit válogatós olajfronton. Először nézzék meg, van-e benne olaj! |
|  |  |  |
| 22:12 |  | Aztán győződjenek meg róla, hogy rendszeresen cserélték! 8000 kilométerenként, 5W-30-as félszintetikus olajjal az ideális. |
|  |  |  |
| 22:23 |  | **A Puma kiváló vásár, de ha nem érik be ennyivel, hadd mutassam be önöknek a BMW 850i-t!** |
|  |  |  |
| 22:34 |  | A BMW 850-esnek ugyanannyi hengere van, mint az Aston Martin Vanquish-nek. |
|  |  |  |
| 22:41 |  | Az általam vezetett autó tulaja két változtatást eszközölt az autón. Az egyik a gázreakció. A V12-höz mérve elég lassú volt, de a 300 fontért beszerezhető motorvezérlő egység chippel mintha egy teljesen új autóban ülnénk. Rengeteget dob az összképen. |
|  |  |  |
| 22:59 |  | A második változtatás a hang. Érezni lehet, hogy lecserélték a kipufogó-rendszert, mert az eredeti túl halk és visszafogott volt. |
|  |  |  |
| 23:10 |  | Száz! |
|  |  |  |
| 23:13 |  | **A 850-es maga a guruló élvezet, de mire figyeljünk, mielőtt vásárlásra szánjuk magunkat?** |
|  |  |  |
| 23:19 |  | A felfüggesztést alaposan át kell nézni, mert szörnyen sok gömbcsukló és csapágy található ezen a részen. És mivel az autó elég nehéz és az idő is kezd eljárni felette, ez a rész hajlamos elkopni. |
|  |  |  |
| 23:33 |  | Nézzenek be az autó alá, ha tudnak, vagy vigyék el egy körre, és nézzék meg, hogy nagy sebességnél kígyózik vagy dadog-e az autó! Ha hozzá kell nyúlni a felfüggesztéshez, a javítás 1500 fontjukba is kerülhet. |
|  |  |  |
| 23:46 |  | **Most indítsuk be a motort!** |
|  |  |  |
| 23:48 |  | A V12-es motorok általában kifejezetten megbízhatóak, de figyeljenek, hogy van-e bármilyen kattogás alapjáraton, mert ez esetben a vezérműtengelyt olajozó sín csavarjai ellazultak, a tengely pedig emiatt nem jut elegendő olajhoz. |
|  |  |  |
| 24:06 |  | Ebben az esetben kétezer font alatt nem ússzák meg. |
|  |  |  |
| 24:13 |  | **A 850-es igazi nagyágyú, de van még valami a tarsolyomban. Egy autó, ami olyan modern, hogy még ma is árulják: a Jaguar XK. Hiszik vagy sem, már 15 ezer fontért is beszerezhetik.** |
|  |  |  |
| 24:31 |  | És csak 15 ezer font! Milyen eszméletlen jó vétel! |
|  |  |  |
| 24:37 |  | Egyedül az különbözteti meg ezt a Jaguar XK-t a ma kapható XJ-től, hogy az újban már 5 literes motor dübörög, és itt-ott változtattak a külsején, amit a hozzánk hasonló laikusok szinte biztosan nem vesznek észre. |
|  |  |  |
| 24:52 |  | Ez nem a szegény emberek Aston Martinja, hanem egy teljesen hiteles autó. Erőben elmarad ugyan az Astontól, de másban egyáltalán nem, építési minőségében meg aztán főleg nem! |
|  |  |  |
| 25:06 |  | Az a jó az XK-ban, hogy nem csak gyors, de a kanyarokat is könnyedén veszi, amit az alumínium szerkezetének köszönhet. |
|  |  |  |
| 25:16 |  | Ebben az autóban nem csalódhat, sőt! Valószínűleg élete vásárát csinálja vele! |
|  |  |  |
| 25:24 |  | **Az XK hihetetlenül megbízható, de azért nem árt végigpróbálni a belső kütyüket, és a kerekekre is érdemes ránézni!** |
|  |  |  |
| 25:33 |  | Egy ilyen erős hátsókerekes autó gumijai talán már a 24 ezer kilométert sem élik meg, és mivel egy pár hátsó kerék 600 fontba kerül, nézzék meg vásárlás előtt, hogy maradt-e elég gumi a keréken! |
|  |  |  |
| 25:47 |  | Egy ilyen fiatal szuperautónál alapfelszereltség a szervizkönyv, de nézzék meg, hogy cseréltek-e már benne váltóolajat, mert bár a Jaguar azt állítja, hogy nem szükséges, az általunk megkérdezett szakértők szerint 130 ezer kilométerenként elengedhetetlen. |
|  |  |  |
| 26:06 |  | **Ezzel a három autóval hasonló élményhez juthatnak az Aston Martin árának töredékéért. Ha nincs pénzük a Vanquish-re, ezek a legjobb olcsó alternatívák!** |
|  |  |  |
| 26:20 | Tiff | **A folytatásban kipróbálok egy 150 ezer dolláros off-roadert…** |
|  |  |  |
| 26:27 |  | **Vicki tesztjéből pedig kiderül, hogy melyik a legjobb fedélzeti kamera.** |
|  |  |  |
| *26:32* | Narrátor | **Hány fűtőtest található a Bugatti Veyronban?** |
|  |  |  |
| *26:39* |  | ***2. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| *28:01* | Narrátor | **A Bugatti Veyronban nem kevesebb, mint 10 fűtőtest található.** |
|  |  |  |
| 28:11 | Tiff | Los Angelesből jelentkezünk, ahol az amerikai autós kultúra legnagyobb történetének nyomába eredtünk. Ez a restomodding. |
|  |  |  |
| 28:22 |  | **A dél-kaliforniai San Fernando-völgyben, egy méltán híres restauráló vállalat, az Icon kiállítótermében járunk.** |
|  |  |  |
| 28:31 |  | **Az útitársamul szolgáló öreglány mellett amerikai klasszikusok sokasága várja, hogy rákerüljön a sor. A minőségnek természetesen ára van: 100 ezer dollár alatt ne is álmodjunk egy ilyen csodáról!** |
|  |  |  |
| 28:44 |  | **De az ár nem riasztotta el Tom Hankset, David Lettermant és Jonathan Ive-ot, akik mind büszke Icon restomod tulajdonosok.** |
|  |  |  |
| 28:54 |  | **Legújabb munkájuk a legendás Toyota Land Cruiser FJ rendkívüli példánya. Egy 5,7 literes, 450 lóerős V8-as motor hajtja, a külsejét pedig különleges teflonborítással látták el, hogy még strapabíróbb legyen.** |
|  |  |  |
| 29:11 |  | Az üléseket vízálló tengerészszürke anyaggal borították be, a napellenzők pedig megegyeznek a Learjeteken használatosakkal. A főkapcsoló CNC-vezérlésű alumínium, a padlón található fénytompító kapcsoló pedig tengeralattjárószerű. |
|  |  |  |
| 29:27 |  | Az Icon gyerekkorunk kedvenc dömperének élethű mása. |
|  |  |  |
| 29:34 |  | **De vajon tényleg megéri az eredeti Toyota Land Cruiser árának tízszeresét? Először az autópályán tesztelem.** |
|  |  |  |
| 29:44 |  | A legtöbb off-roaderhez hasonlóan az FJ is kicsit esetlennek tűnik a forgalomban. |
|  |  |  |
| 29:51 |  | De az Icon tényleg új alapokra helyezte az autót. 300 lóerővel felturbózta, és majdnem fél tonna súlytól szabadította meg. 6 és fél másodperc alatt gyorsul 100-ra. |
|  |  |  |
| 30:05 |  | Hogy megbirkózzon az extra teljesítménnyel, mindenhol tárcsafékekkel szerelték fel, a régi autórugókat pedig modern tekercsrugókra cserélték. |
|  |  |  |
| 30:14 |  | Nagyon biztos a fékpedál. A régi csigagörgős kormányművet meghagyták, nincs fogasléchajtás, de így is szórakoztató, gyors és biztonságos. |
|  |  |  |
| 30:27 |  | **Vajon az off-road élmény kárára sikerült elérni ezt a látványos javulást az utakon?** |
|  |  |  |
| 30:34 |  | **Az Angeles Nemzeti Parkban található Rowher Flatsen járunk, a helyi off-road rajongók népszerű találkozóhelyén. Az Icon főnöke, Jonathan Ward magával hozott egy eredeti állapotú FJ-t, hogy kideríthessük, melyikük képes hamarabb teljesíteni a kitűzött távot.** |
|  |  |  |
| 30:52 | Ward | Örvendek! |
|  |  |  |
| 30:54 | Tiff | Ki ez az ősi szépség? |
|  |  |  |
| 30:56 | Ward | Ez egy gyönyörű, régi Land Cruiser. Ezt szokás a régi Land Cruiserek Szent Gráljának nevezni. 1983-ban mindössze 250 darabot készítettek belőle. Kizárólag Észak-Amerikában volt kapható. |
|  |  |  |
| 31:11 | Tiff | Mikor fejezték be a gyártását? |
|  |  |  |
| 31:13 | Ward | Ezeket ’58-tól egészen ’85-ig gyártották. |
|  |  |  |
| 31:17 | Tiff | Szóval rengeteg kínt kell átélni, hogy összehasonlíthassuk ezt a szépséget a te modern példányoddal. Bármilyen tipp? |
|  |  |  |
| 31:24 | Ward | Tartsd kívül a hüvelykujjad! Ez a legnagyobb gond az autóval, mert ha nem figyelsz, a kormány tőből leszakítja az ujjadat. A lábad se dugd ki, mert a gázpedál inkább csak be- és kikapcsolóként funkcionál. |
|  |  |  |
| 31:35 | Tiff | Szóval 135 lóerős. |
|  |  |  |
| 31:37 | Ward | Átrepít mindenen. |
|  |  |  |
| 31:39 | Tiff | Száguldozhatunk. |
|  |  |  |
| 31:40 | Ward | Igen. |
|  |  |  |
| 31:41 | Tiff | **Először a régi Land Cruiseren a sor.** |
|  |  |  |
| 31:44 | Ward | 3, 2, 1, indulás! |
|  |  |  |
| 31:47 | Tiff | Indulás? |
|  |  |  |
| 31:49 | Ward | Fogjuk rá. |
|  |  |  |
| 31:51 | Tiff | Azt hittem, sokkal jobban fog pattogni. Jól viseli a bukkanókat. |
|  |  |  |
| 31:57 | Ward | Egyszerűen csodálatos. A maguk idejében legendásak voltak, csak a mai sofőröknek vannak irreális elvárásaik. |
|  |  |  |
| 32:06 | Tiff | **A vele egykorú off-roaderekhez hasonlóan az eredeti Land Cruiser kissé esetlen mai szemmel nézve.** |
|  |  |  |
| 32:14 |  | **A kormányzás bizonytalan, komótosan gyorsul, de ha azt vesszük, hogy egy 50 éves koncepcióról van szó, remekül muzsikál tehetséges sofőrünk kezében.** |
|  |  |  |
| 32:25 |  | Bocsi! Sajnálom! Fel a hegyre, gyerünk! |
|  |  |  |
| 32:29 |  | Szegény pára! Bocsi, bocsi! |
|  |  |  |
| 32:33 |  | Mi lesz a meredek dombon? Van benne differenciálzár? |
|  |  |  |
| 32:36 | Ward | Az bizony nincsen. |
|  |  |  |
| 32:38 | Tiff | Mi? Miért? Csinálj valamit! |
|  |  |  |
| 32:40 | Ward | Át kell állítani. |
|  |  |  |
| 32:42 | Tiff | Ez mi? Mit csináltál? |
|  |  |  |
| 32:44 | Ward | Csak visszaváltottam. |
|  |  |  |
| 32:46 | Tiff | Irány a lenyugvó Nap! Gyerünk, kislány! |
|  |  |  |
| 32:50 |  | Most ne hagyj cserben! |
|  |  |  |
| 32:52 | Ward | Nem is látni az utat. |
|  |  |  |
| 32:53 | Tiff | Kérlek! Kérlek! Kérlek! |
|  |  |  |
| 32:58 |  | Állítsd meg az órát! |
|  |  |  |
| 33:00 | Ward | 2 perc 31 másodperc. |
|  |  |  |
| 33:05 | Tiff | **Jöhet az Icon.** |
|  |  |  |
| 33:06 | Ward | Indulás! |
|  |  |  |
| 33:08 | Tiff | **Vicces, 450 lóerő milyen magabiztossággal tölti el az embert.** |
|  |  |  |
| 33:13 |  | Csodálatos hangja van. |
|  |  |  |
| 33:15 | Ward | Ebben igazad van. |
|  |  |  |
| 33:17 |  | Próbáld kikerülni az oszlopokat! |
|  |  |  |
| 33:23 | Tiff | Ez a te tereped. |
|  |  |  |
| 33:24 | Ward | Használd a jobb lábad! Azt hittem, autóversenyző vagy. |
|  |  |  |
| 33:26 | Tiff | Az vagyok, de ez teljesen más! |
|  |  |  |
| 33:30 |  | **Ezzel a különleges kiadással készültek a Toyota első off-road győzelmének 40. évfordulójára, amikor is az FJ elsőként ért célba a Kaliforniától Mexikóig tartó Baja 1000-es versenyen. Az akkori izgalmat mind a mai napig csábító átérezni.** |
|  |  |  |
| 33:46 | Ward | Keményen nyomd a gázt! |
|  |  |  |
| 33:49 | Tiff | Már jön is a domb! Imádom a hangját! |
|  |  |  |
| 33:54 | Ward | Mintha rodeóznál, laza legyen a csípőd! |
|  |  |  |
| 33:56 | Tiff | Most mibe tetted? |
|  |  |  |
| 33:58 | Ward | Alsó fokozatba. Zár bekapcsolva. |
|  |  |  |
| 34:00 | Tiff | Minden lezárva? |
|  |  |  |
| 34:01 | Ward | Pontosan. Nincs mitől félned. |
|  |  |  |
| 34:08 |  | És sikerült! |
|  |  |  |
| 34:11 |  | Megjöttünk. |
|  |  |  |
| 34:13 |  | 2 perc 16,3 másodperc. |
|  |  |  |
| 34:18 | Tiff | Valaki ezt élvezi is? |
|  |  |  |
| 34:20 | Ward | De még mennyire! |
|  |  |  |
| 34:23 | Tiff | **Az Icon kétségkívül kitűnően ötvözi a retrót a gyorsasággal. Ha van fölös 150 ezer dollárjuk és olyan restomodot keresnek, ami a hegyet is kilapítja, a Baja FJ-t önöknek találták ki.** |
|  |  |  |
| 34:40 |  | **De talán még ennél is találok jobb restomodot Los Angeles leggyorsabb versenypályáján.** |
|  |  |  |
| 34:48 |  | Rendesen megizzaszt. |
|  |  |  |
| 34:54 | Vicki | **Jöjjön a legújabb netes szenzáció!** |
|  |  |  |
| 34:57 |  | **Több órányi ehhez hasonló, műszerfalra rögzített kamerákkal lencsevégre kapott videót töltenek fel a YouTube-ra nap mint nap.** |
|  |  |  |
| 35:06 |  | **Összesen több mint 100 millióan láttak már hasonló videókat.** |
|  |  |  |
| 35:13 |  | De az autós kamerák nem csak a szórakoztatásunkat szolgálják, de nem ám! Ezek az 50 fontnál kezdődő kis kütyük időt, pénzt és szívfájdalmat spórolnak használóiknak baleset esetén, ezért most kiderítem, hogyan is működnek és milyen áron juthatunk igazán jó kamerához. |
|  |  |  |
| 35:33 |  | **A felszerelésük után az autós kamerák folyamatosan rögzítenek. Baleset esetén szenzorok segítségével a kamera automatikusan tárolja a videót, amit aztán könnyedén letölthetünk, és ha kell, bizonyítékként is felhasználhatunk.** |
|  |  |  |
| 35:47 |  | A biztosító cégek olyannyira komolyan veszik, hogy 15%-os kedvezményt biztosítanak a kamerát használó ügyfeleknek. |
|  |  |  |
| 35:55 |  | A segítségükkel azokat a szélhámosokat is lefülelhetik, akik szándékosan okoznak sérülést, hogy aztán kárpótlást követeljenek. A kamerák sosem hazudnak. |
|  |  |  |
| 36:06 |  | **Rendesen felszerelkeztem. Van olcsó, középkategóriás és drága kamera is. Egy ingyenes, ezt a célt szolgáló telefonos applikációt is kipróbálok.** |
|  |  |  |
| 36:15 |  | Vágjunk is bele! A legolcsóbb kamerával, az 50 fontos GizPro Oitez R23-mal kezdem. |
|  |  |  |
| 36:23 |  | Tetszik a külseje. Összetett, mégis bizsu. Majdnem teljesen körbe tudjuk forgatni. |
|  |  |  |
| 36:32 |  | **Mindegyik kamerát egy Seat Alhambrába szerelem fel, aztán pedig nekimegyek ennek a felfújható autónak. Később pedig letöltöm a videókat egy számítógépre és megnézem, milyenre sikerültek.** |
|  |  |  |
| 36:44 |  | **A GizPro MicroSD-kártyára rögzít, és mikrofont és hangszórót is szereltek bele.** |
|  |  |  |
| 36:53 |  | Rögzíti a baleset előtti 3 percet, a jelenlegi 3 percet és a következő 3 percet, amit automatikusan el is ment aztán. Reméljük, ezt is elmentette! |
|  |  |  |
| 37:05 |  | **Jöhet a második kamera, a középkategóriás modell.** |
|  |  |  |
| 37:10 |  | Ez itt a Crash Catcher CC3, amit praktikusan a visszapillantó-tükörre erősíthetünk. Két kamerával szerelték fel, egy előre, egy pedig hátrafelé néz. |
|  |  |  |
| 37:21 |  | Bármelyik visszapillantóra felerősíthetjük ezekkel a kifejezetten erős fogantyúkkal. |
|  |  |  |
| 37:28 |  | A körmöt nem kíméli, de ez legyen a legkisebb gond. |
|  |  |  |
| 37:33 |  | **A Crash Catchert felszerelték éjszakai üzemmóddal, és akár 4 órányi felvételt is képes eltárolni, viszont nem szenzorokra reagál, szóval kézzel kell elmentenem a felvételt.** |
|  |  |  |
| 37:45 |  | Jaj, ne, ütközni fogok! |
|  |  |  |
| 37:49 |  | **Következzen a drága Road Hawk HD!** |
|  |  |  |
| 37:52 |  | Kamera természetesen van benne, kijelző viszont nincsen, így zsákbamacska, hogy merre is néz. |
|  |  |  |
| 37:59 |  | **A Road Hawkot képstabilizáló rendszerrel szerelték fel, és egyedül ebben van GPS, aminek hála a pozíciónkat és sebességünket is rögzíti.** |
|  |  |  |
| 38:11 |  | **Remélhetőleg mindhárom kameránk rögzítette az ütközést, most pedig kipróbálok egy androidos alkalmazást, a DailyRoads Voyagert…** |
|  |  |  |
| 38:22 |  | **Majd letöltöm az összes felvételt.** |
|  |  |  |
| 38:27 |  | Nézzük a GizPro Oitezt! A kép sarkánál torzít kicsit, de valószínűleg csak a széles szög miatt. Most ütközünk. És minden csodálatosan látszik a videón. |
|  |  |  |
| 38:41 |  | **Hogy boldogult ehhez képest a Crash Catcher?** |
|  |  |  |
| 38:45 |  | Az utat néző kamera remekül néz ki, a hátrafelé nézőn viszont én fényárban úszom, a hátsó ablakon pedig egyáltalán nem látok ki, hiába reménykedtem. |
|  |  |  |
| 38:56 |  | **Jöjjön a legdrágább általam tesztelt kamera, a Road Hawk!** |
|  |  |  |
| 39:01 |  | Mivel ezen nem volt kijelző, én is most látom először a felvételt, és csak remélem, hogy sikerült mindent filmre venni. |
|  |  |  |
| 39:08 |  | Most jön a felfújható autó. |
|  |  |  |
| 39:11 |  | Kiváló. Pont elkapta a pillanatot. |
|  |  |  |
| 39:14 |  | **És végül az ingyenes app: a DailyRoads Voyager.** |
|  |  |  |
| 39:18 |  | Az ütközésnél kicsit rázkódik, de a lényeget sikerült felvennie. Ez meglepett. |
|  |  |  |
| 39:26 |  | **A kis kütyük mindegyike kapóra jöhet, ha beüt a krach. Az ingyenes app is jól működött, de a szélvédőre erősített mobil könnyen elterelheti a figyelmünket. A mi győztesünk a ragyogó ár-érték arányú GizPro.** |
|  |  |  |
| 39:41 | Tiff | **A folytatásban a minden idők legjobbjának aposztrofált 911-est tesztelem.** |
|  |  |  |
| 39:48 |  | Négyezer óra volt, mire elkészült, de én 4 perc alatt megmondom, hogy jó munkát végeztek-e. |
|  |  |  |
| *39:56* | Narrátor | **Melyik volt az első szervokormányos autó?** |
|  |  |  |
| *40:02* |  | ***3. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| *41:01* | Narrátor | **Az első szervokormányos autó az 1951-es Chrysler Imperial volt.** |
|  |  |  |
| 41:11 | Tiff | **Üdvözlöm önöket Los Angelesben, a világ autótuningoló fővárosában, ahol a restomoddingok világába tett kirándulásom utolsó állomásához érkeztünk.** |
|  |  |  |
| 41:23 |  | Ebben a külsőre hétköznapi raktárban találjuk a szóbeszéd szerint legjobb restomodokat készítő céget. |
|  |  |  |
| 41:33 |  | **Sőt, talán a 911-esek közül is ez a legjobb. A legendás sportautó születésének 50. évfordulóján ez a 250 ezer fontos járgány képes lehet elhomályosítani a Porsche által gyártott összes Carrerát, Turbót és GT3-ast.** |
|  |  |  |
| 41:50 |  | **Az 1993-as modell restaurálásának megálmodója a Singer Vehicle Design tulajdonosa, Rob Dickinson.** |
|  |  |  |
| 41:58 | Rob | 1970-ben szerelmesedtem bele a 911-esbe. Beléptem egy rock bandába remélve, hogy meg tudom rá keresni a pénzt, ami szerencsére sikerült is. Aztán 2003-ban Los Angelesbe költöztem és megépítettem az ideális… |
|  |  |  |
| 42:12 | Tiff | A te kis… |
|  |  |  |
| 42:13 | Rob | Az én kis ’69-es hot rodomat, ami sok embernek tetszett. Azzal léptem be Hollywood kapuján. Elhintettem itt-ott, hogy építhetek vagy felújíthatok nekik is egy autót hasonló stílusban, és így született meg a Singer World. |
|  |  |  |
| 42:26 | Tiff | És a restaurálásba beleviszed a saját személyiséged is, módosítasz ezt-azt… |
|  |  |  |
| 42:30 | Rob | Mindent alaposan átgondolok. Imádom, hogy egy autóban ötvözhetjük az 1967-es modell visszapillantóját, az 1998-as 911-es ablaktörlőit és a versenyzés hőskorát idéző középső tanksapkát a 911R-ről, még a ’70-es évek eleji RSR érából. |
|  |  |  |
| 42:51 | Tiff | Mi szénszálas az autón? A motorháztető eredetileg is szénszálas volt? |
|  |  |  |
| 42:54 | Rob | Minden szénszálas. Ez is, ez is. Az acélajtókat meghagytuk, mert oldalról történő ütközésnél jobban védik az utasokat. |
|  |  |  |
| 43:01 | Tiff | Hány órát öltél a 964-es kicicomázásába? |
|  |  |  |
| 43:07 | Rob | Valamivel több mint négyezret. |
|  |  |  |
| 43:10 |  | Durva. |
|  |  |  |
| 43:13 | Tiff | **A restomod kritikusai szerint minden autót vissza kellene állítani eredeti állapotukba, hogy megőrizzék tisztaságukat. Gazdag, gyors és biztonságos klasszikusokra vágyó vásárlókban azonban nincs hiány.** |
|  |  |  |
| 43:28 | Rob | Ez az autó egy indonéziai úré lesz. Az ott Dubaiba megy. Van autónk Franciaországban, van autónk Mexikóban, Svédországban is. |
|  |  |  |
| 43:37 | Tiff | Mennyi gördült eddig ki a garázsból? |
|  |  |  |
| 43:39 | Rob | Hat. |
|  |  |  |
| 43:40 | Tiff | Hatot adtál el. |
|  |  |  |
| 43:41 | Rob | És jelenleg 9, 10, 11 autón dolgozunk. |
|  |  |  |
| 43:45 | Tiff | Büszke lehetsz, csodálatos munkát végzel! |
|  |  |  |
| 43:47 | Rob | Köszönöm. |
|  |  |  |
| 43:50 | Tiff | **Lássuk, mennyire csodálatosat! A Los Angelestől északra fekvő Willow Springsbe látogattunk el.** |
|  |  |  |
| 43:58 |  | **Caroll Shelby itt tesztelte a legendás Ford AC Cobrát, és a San Franciscó-i zsaru című film híres autósüldözéséhez is itt rögzítették a V8-asok dübörgő hangját.** |
|  |  |  |
| 44:11 |  | Négyezer óra volt, mire elkészült, de én 4 perc alatt megmondom, hogy jó munkát végeztek-e. |
|  |  |  |
| 44:21 |  | Az első benyomás alapján beleadtak apait-anyait. |
|  |  |  |
| 44:26 |  | A kipufogó hangja zene füleimnek. |
|  |  |  |
| 44:31 |  | 350 lóerővel játszhatok. Kicsit alulkormányzott. Féltem, hogy szélesebbek lesznek a hátsó kerekek a kelleténél, de amint alulkormányzottnak érzem, az autó egyből korrigál. |
|  |  |  |
| 44:45 |  | Jön a visszafordító. Fék! Fék és kigyorsítás. |
|  |  |  |
| 44:50 |  | Harapós kedvében van. |
|  |  |  |
| 44:53 |  | Lenyűgöző, milyen hamar rá lehet érezni az autó ízére. |
|  |  |  |
| 45:01 |  | Óvatosan! Óvatosan! |
|  |  |  |
| 45:09 |  | **A módosítások bámulatosak, mégsem olyan könnyű vezetni, mint a mai 911-eseket. Kormányzásban és kezelhetőségben is elmarad tőlük.** |
|  |  |  |
| 45:17 |  | Harcol. |
|  |  |  |
| 45:21 |  | **A súlycsökkentő szénszálas borításnak hála viszont könnyed és fürge, és azonnal reagál a legapróbb mozdulatokra is.** |
|  |  |  |
| 45:29 |  | Gyerünk! Mintha egy vadlovat próbálnék meglovagolni. |
|  |  |  |
| 45:34 |  | Hétezres fordulatszám. |
|  |  |  |
| 45:39 |  | Imádom! |
|  |  |  |
| 45:41 |  | Ezzel az autóval szívesen körözök bármilyen versenypályán. Bizalomnövelő. |
|  |  |  |
| 45:50 |  | Tüzes járgány. |
|  |  |  |
| 45:52 |  | Rendesen megizzaszt. |
|  |  |  |
| 45:55 |  | Gyönyörűen veszi a kanyarokat. |
|  |  |  |
| 45:59 |  | Nagyon jó tesztet találtunk ki neki. Vidáman bírja a sorozatos kemény fékezéseket. Farolok egyet. |
|  |  |  |
| 46:09 |  | Izgalmas pillanatok. |
|  |  |  |
| 46:13 |  | Az tetszik a legjobban, hogy vadonatúj autónak építették, mégis körüllengi a kedves, régi, léghűtéses 911-es szelleme, amelyre oly sokan áhítoznak. |
|  |  |  |
| 46:28 |  | Mi nem csak áhítozunk. |
|  |  |  |
| 46:33 |  | **Persze nem olcsó mulatság, és nem is olyan könnyű vezetni, mint a mai modelleket, de nem is ez benne a lényeg.** |
|  |  |  |
| 46:41 |  | **Egy aprólékosan összerakott járgányról van szó, ami a többi kipróbált restomodhoz hasonlóan mindkét világ legjobb tulajdonságait egyesíti. Elérkezett a felturbózott klasszikusok ideje!** |