Discovery

Fifth Gear

Ötödik sebesség

**22. évad, 7. rész**

**ESD 938403 B**

Magyar szöveg: Szigeti Patrik

***Szereplő Neme Kora***

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

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

**Kiejtési Lista:**

Aston Martin aszton martin

James Bond dzsémsz bond

Land Rover Defender lend róver defender

Tiff tif

Citroen szitroen

Newtonméter nyútonméter

Jason dzsészön

McLaren mekláren

Maserati Quattroporte mazeráti kvatroport

Porsche Panamera porse panaméra

Vicki viki

Jonny dzsoni

Donald Trump donáld trámp

Michael Bublé májköl bublé

Noel Edmonds noel edmondsz

G-Wagon gé-vagon

Hummer hámmer

Ford Focus ford fókusz

Jensen FF dzsenzen ef-ef

Newport Pagnell nyúport págnell

Graham Derby grehem derbi

Lagonda lagonda

Paul McCartney pól mekkártni

Charlie Briggs csárli brigsz

James Bond dzsémsz bond

Goldfinger goldfinger

Skyfall szkájfol

Nissan Cedric niszan szedrik

Rutland rátlend

Oklahoma oklahoma

Carrozzeria Touring Superleggera kározzériá túring szuperledzserá

Renault Sport Megane rönó sport megán

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 00:24 | Narrátor | **Ötödik sebesség, 7. rész** |
|  |  |  |
| 00:28 | Jason | Üdvözlöm az Ötödik sebesség nézőit! Ma az Aston Martin fennállásának 100. évfordulóját ünnepeljük. |
|  |  |  |
| 00:35 |  | **Megtudhatják, milyen érzés a leghíresebb autójuk, James Bond híres DB5-ösének volánja mögött ülni.** |
|  |  |  |
| 00:42 |  | Ez egy nagyon, nagyon különleges alkalom. |
|  |  |  |
| 00:45 | Tiff | **Én a vadonatúj négyajtós szuperautójukat, a Rapide S-t teszem próbára a forgalomban és a versenypályán.** |
|  |  |  |
| 00:52 |  | 160-nal veszem be a kanyart. |
|  |  |  |
| 00:56 | Jason | **És ellátogatok az Aston lélegzetelállító műhelyébe, oda, ahol a világ legértékesebb autóit építik újjá saját kezűleg.** |
|  |  |  |
| 01:04 |  | És ezt ránézésre csinálod, megérzésből. |
|  |  |  |
| 01:07 | Charlie | Ránézésre, igen. |
|  |  |  |
| 01:08 | Vicki | **Jön a mérföldkőnek kikiáltott elektromos Land Rover.** |
|  |  |  |
| 01:13 |  | Kap rendesen az autó. |
|  |  |  |
| 01:17 |  | És én is. |
|  |  |  |
| 01:19 | Jason | **Csapattesztünkön Tiff hullámvasúttá változtatja a Citroen DS3-as kabriót.** |
|  |  |  |
| 01:27 | Jonny | **Én pedig egy megdöbbentő biztonsági teszttel egybekötve megmutatom, mi történt a csodabenzinnek kikiáltott LPG-vel.** |
|  |  |  |
| 01:34 |  | A mindenit! |
|  |  |  |
| 01:38 | Jason | De először nézzük meg, mire jut Tiff az Aston Martin négyajtós szuperjárgányának volánjánál! |
|  |  |  |
| 01:47 | Tiff | **Nem is ünnepelhetnénk jobban az Aston 100. születésnapját, mint a legújabb Rapide-dal, az autóval, mely ötvözi az Aston finomságait. Az új S-modell erősebb és állítólag jobb változata is a gyártó egyetlen négyülésesének.** |
|  |  |  |
| 02:05 |  | Az eredeti verzióhoz képest teljesen új orrot kapott, amit ez a gyönyörűen, kézzel felszerelt alumínium rács dominál. |
|  |  |  |
| 02:16 |  | **Mint minden jó Astonnak, ennek is báránybőrbe bújt farkasnak kell lennie. Az egyik pillanatban kedves és kifinomult…** |
|  |  |  |
| 02:25 |  | **A következőben pedig gumifüstölő szörnyeteg.** |
|  |  |  |
| 02:28 |  | **Mielőtt kiugrasztanám a gonosz farkast, nézzük meg, hogy viselkedik kezes bárányként!** |
|  |  |  |
| 02:34 |  | Az Aston Martin sportautónak állítja be a Rapide-ot, de egy GT-autóról van szó, amit arra terveztek, hogy stílusban, kényelemben és gyorsaságban fürössze utasait. |
|  |  |  |
| 02:47 |  | Hosszú utazásoknál nincs is kényelmesebb, mint ez a remekbe szabott ülés, ami kiválóan megtámasztja a hátam. A középkonzol gyönyörűen ívelt, és a minőségi bőrborítást vörös varrás tartja össze. |
|  |  |  |
| 03:05 |  | **A Rapide S-ben 80 féklóerővel több munkálkodik, mint elődjében, de kezes bárányként a plusz 55 Newtonméter nyomaték tűnik fel először. Alig érezni a sebességet.** |
|  |  |  |
| 03:17 |  | Ha odalépünk a gázra, megindul, mint egy űrhajó. |
|  |  |  |
| 03:23 |  | **Az új, állítható felfüggesztése folyamatosan alkalmazkodik az út felszínéhez. A kis bárány komfort módban vezetné kifinomultsága miatt.** |
|  |  |  |
| 03:34 |  | Ha érezni szeretném az út felszínét, átállíthatom a lengéscsillapítót komfortról sport módra. |
|  |  |  |
| 03:42 |  | Máris jobban érzem az aszfaltot, érzek egy kis remegést a kormányban. |
|  |  |  |
| 03:48 |  | Ami viszont újdonság az S-modellben, hogy van egy harmadik mód is, amit pályamódnak hívnak. Muszáj tennünk egy kis kitérőt. |
|  |  |  |
| 03:58 |  | **Ideje kideríteni, hogyan viselkedik a Rapide S gonosz farkasként. Vajon van olyan vad pályamódban, mint azt egy Astontól elvárnánk?** |
|  |  |  |
| 04:10 |  | Ez leginkább GT-autó, de vajon a pályamód sportautóvá varázsolja? |
|  |  |  |
| 04:22 |  | Ez aztán a jó kezdés! |
|  |  |  |
| 04:24 |  | Ennek semmi értelme… Két kanyar után a játékszeremmé tettem ezt a két tonnás fenevadat, pedig be sem melegítettem. Ez aztán jót tesz az önbizalmamnak. Gond nélkül tudok vele farolni. |
|  |  |  |
| 04:41 |  | Itt a következő kanyar. Csodálatos ereje van. Érzem, ahogy megindul a hátulja és aztán könnyedén korrigál. |
|  |  |  |
| 04:49 |  | 160-nal veszem be a kanyart. Ennél jobban aligha ünnepelhetnénk az Aston Martin 100. születésnapját. |
|  |  |  |
| 05:01 |  | **Kifinomultabb és érdekesebb, mint valaha. Kezes bárányként és farkasként is sokat javult. Egyedül a hátsó ülés lábterét nem növelték meg.** |
|  |  |  |
| 05:12 |  | **Nézzük, mennyire zavaró mindez!** |
|  |  |  |
| 05:15 |  | Jövök érted, Jason! Elkaplak! Imádni fogod! De még mennyire! |
|  |  |  |
| 05:23 |  | Talán még tanulhat is ezt-azt. |
|  |  |  |
| 05:29 |  | Ugorj be! |
|  |  |  |
| 05:30 | Jason | Mehetünk. |
|  |  |  |
| 05:35 |  | Egész kényelmes hátul, de sokáig nem bírnám ki. |
|  |  |  |
| 05:41 | Tiff | Csúszkálva sem? |
|  |  |  |
| 05:42 | Jason | Csúszkálva aztán pláne nem! |
|  |  |  |
| 05:48 | Tiff | Olyan, mint egy sportautó. |
|  |  |  |
| 05:56 | Jason | Nagyon jó kis autó. Kiegyensúlyozott. |
|  |  |  |
| 06:00 | Tiff | Könnyebben kezelhető, mint a McLaren 12C, annyira nyugodt a határon. |
|  |  |  |
| 06:05 | Jason | **Hátul is lehet élvezni Tiff vandálkodását, de alig fél óra után elzsibbad a fenekem és fájnak a lábaim. A Maserati Quattroporte vagy a Porsche Panamera talán nem kezelhető ilyen jól, de sokkal tágasabbak.** |
|  |  |  |
| 06:22 |  | Képzeld el, hogy így vinném suliba a srácokat! Milyen jó lenne már! |
|  |  |  |
| 06:28 | Tiff | Színtiszta szórakozás. |
|  |  |  |
| 06:32 |  | Az Aston Martin Rapide tehát jobban néz ki, gyorsabb és könnyebben kezelhető, de hátul továbbra is kevés a hely. Na, nem mintha én valaha is hátul ülnék. |
|  |  |  |
| 06:46 |  | **A folytatásban Vicki nem kegyelmez az új, elektromos Land Rover Defendernek.** |
|  |  |  |
| 06:51 | Vicki | Leereszkedek a lejtőn. Jesszusom! |
|  |  |  |
| 06:54 | Tiff | **Jonny pedig felfedi az LPG titkait, mielőtt robbanótesztet végezne.** |
|  |  |  |
| 07:02 | Narrátor | **Ön tudja, mikor szerelték be az első autórádiót?** |
|  |  |  |
| 07:09 |  | ***1. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 08:01 | Narrátor | **Az első autórádiót 1923-ban szerelték be.** |
|  |  |  |
| 08:12 | Vicki | **A terepjárók lehetséges jövőjét jelentő autóban ülünk.** |
|  |  |  |
| 08:17 |  | **De mielőtt elárulnám, miért is olyan különleges ez a Land Rover, vegyük át gyorsan a történelmét!** |
|  |  |  |
| 08:26 |  | Ez a Land Rover egyik legelső szériaautója és egyben ékes példája annak, hogy mindig az egyszerű dizájn válik jelképpé. Az utastér nem a kényelmet szolgálja. Van egy kormány, három ülés, egy duda… |
|  |  |  |
| 08:41 |  | És ezzel ki is fújt. |
|  |  |  |
| 08:46 |  | **Mégis elsöprő sikert aratott, és a Defender 65 éves múltja során számtalan formában jelentkezett.** |
|  |  |  |
| 08:54 |  | **A repülőkből ledobott könnyed katonai járművektől kezdve,** |
|  |  |  |
| 08:59 |  | **a sivatagi különleges alakulatok kedvenc gyorsreagálású járgányain át,** |
|  |  |  |
| 09:03 |  | **a felfedezők szeretett terepjárójáig minden volt.** |
|  |  |  |
| 09:10 |  | Ez a Land Rover klasszikusának legújabb változata, és noha kívülről hétköznapi Defendernek néz ki, a felszín elektronikus technológiát rejt, amit hamarosan nehéz tesztek sora elé állítok. |
|  |  |  |
| 09:24 |  | **Ez a Defender EV prototípus, amit egy 300 voltos lítiumion-akkumulátor hajt 100 km-es távolságig.** |
|  |  |  |
| 09:33 |  | Nagyon bizarr, hogy ennyire halk az autó. A kevés hang, ami van, az is csak vinnyogás és kattogás. Nem ezt várnám egy Defendertől. |
|  |  |  |
| 09:44 |  | **Egy külön négykerék-meghajtású autókra szabott tesztpályán viszem körbe, hogy megnézzem, hogyan működik az új technológia.** |
|  |  |  |
| 09:54 |  | Mintha arra várnék, hogy valaki az arcomba durrantson egy lufit. Megindult, kezd elbillenni. |
|  |  |  |
| 10:03 |  | **Az elektromos Defender nyomatéka kisebb, mint a dízel változaté, de mivel nincsenek benne sebességi fokozatok, hihetetlenül könnyen vezethető rázós terepen.** |
|  |  |  |
| 10:15 |  | Jönnek az elefánt lábnyomai! Ezzel a keréktengely csuklóit teszteljük. |
|  |  |  |
| 10:21 |  | Méretes kátyúk. |
|  |  |  |
| 10:26 |  | Gyerünk, kislány! Istenem! Ez nagyon komoly. |
|  |  |  |
| 10:31 |  | Kap rendesen az autó. |
|  |  |  |
| 10:34 |  | És én is. |
|  |  |  |
| 10:41 |  | Nincsen légrugózás, ami csillapítaná vagy tompítaná az ütéseket, szóval olyan, amilyen. De egyébként lenyűgöző. Egy pillanatra sem vett vissza az erejéből. Nagyon jó a nyomaték. |
|  |  |  |
| 10:54 |  | **A Defender kiválóan tud vontatni. Egy korábbi tesztben 12 tonnát húzott fel egy 13%-os emelkedőn. De vajon hogyan teljesít lejtmenetben?** |
|  |  |  |
| 11:06 |  | Ez a domboldal annyira meredek, hogy nem is tudnánk lesétálni rajta. |
|  |  |  |
| 11:12 |  | Átállítottam, bekapcsoltam a lejtmenet szabályozót, úgyhogy akár indulhatok is. |
|  |  |  |
| 11:19 |  | Leereszkedek a lejtőn. Le fogok ereszkedni. |
|  |  |  |
| 11:29 |  | Atyaég! |
|  |  |  |
| 11:32 |  | Egy kicsit fékezek, hogy irányba állítsam. |
|  |  |  |
| 11:36 |  | És most kell imádkozni. |
|  |  |  |
| 11:39 |  | Jesszusom! |
|  |  |  |
| 11:42 |  | Leemeltem a lábam a pedálokról és az autóra bíztam magam. |
|  |  |  |
| 11:48 |  | Nagyon ijesztő élmény, de nem sírtam. |
|  |  |  |
| 11:54 |  | Most nevessetek, Tiff és Jason! |
|  |  |  |
| 11:57 |  | **Tudják, mit mondanak a víz és az elektromosság kapcsolatáról? Az utolsó teszt a vizesárok volt. Reménykedjünk!** |
|  |  |  |
| 12:05 |  | Befordulok a mocsárba. |
|  |  |  |
| 12:08 |  | Finoman hajtok bele... |
|  |  |  |
| 12:11 |  | Aztán gázt adok. |
|  |  |  |
| 12:14 |  | Az autó 800 milliméteres mélységig áll ellen, ami pont jó, mert a mocsár 500 milliméter, vagyis fél méter mély. Az eredeti Defender csak 500 millimétert bír ki, vagyis az elektromos változat 300 millivel lekörözi. |
|  |  |  |
| 12:32 |  | Szent ég! Olyan, mintha a motorháztető tetejéig érne. |
|  |  |  |
| 12:36 |  | Azért süllyedhet ez mélyebbre, mert nincs benne motor, vagyis nem kell a levegőellátás miatt aggódni. |
|  |  |  |
| 12:46 |  | Kijöttünk a túloldalon, végre megnyugodhatok. |
|  |  |  |
| 12:50 |  | Csodálatos! |
|  |  |  |
| 12:53 |  | **A Defendert és az akkumulátort egymásnak teremtették. Könnyebben irányítható és a vizet is jobban bírja, mint a dízel.** |
|  |  |  |
| 13:00 |  | **Jelenleg farm és szafari járművek zöld alternatívájaként használják, de ha az akkumulátor 100 km-nél tovább bírja majd, ez leválthatja a hadseregek által szerte a világon használt dízel Defendereket.** |
|  |  |  |
| 13:17 | Tiff | **Most látogassunk el az Ötödik sebesség tesztpályájára!** |
|  |  |  |
| 13:23 |  | Ma a Citroen DS3 kabriót tesztelte a csapat. |
|  |  |  |
| 13:29 |  | **A Citroen szupermini kabriójának ára 15 és 20 ezer font között mozog, és mi a legerősebb, 1,6-os turbó verziót teszteljük. Lenyitható tető helyett egy túlméretezett napfénytetővel szeretnének nagyobb védelmet, de hasonló élményt nyújtani, mint a hétköznapi kabriók.** |
|  |  |  |
| 13:50 | Jonny | Na, ez érdekes. |
|  |  |  |
| 13:53 | Tiff | A DS3 kabrió furcsa jószág, mert valójában nem is kabrió. |
|  |  |  |
| 13:58 | Jonny | Kabriónak nevezik, de mégsem az. |
|  |  |  |
| 14:00 | Jason | Nem is az, csak hosszú a teteje. |
|  |  |  |
| 14:03 | Jonny | Ennek a tetőnek az a nagy előnye, hogy külsőre ugyanolyan, mintha keménytetős lenne, szóval egy óvatlan járókelő simán kabriónak nézheti. |
|  |  |  |
| 14:12 | Tiff | Megállíthatjuk itt is. Vagy ha kicsit tovább engedjük, akkor egészen hátranyílik. |
|  |  |  |
| 14:17 | Jason | Bárhol megáll? |
|  |  |  |
| 14:18 | Tiff | Ahol csak akarom. |
|  |  |  |
| 14:20 | Jason | Szóval egy tető, ami előre-hátramegy és ott állítod meg, ahol akarod. |
|  |  |  |
| 14:24 | Tiff | Végtelen helyzetben állhat. |
|  |  |  |
| 14:25 | Jason | Végtelen! |
|  |  |  |
| 14:26 |  | Nagyon tetszik. A csoki kicsomagolására emlékeztet. Tudom, hogy fura, de erre emlékeztet. |
|  |  |  |
| 14:33 | Tiff | Nem tudom kinyitni a csomagtartót, amíg a tető vissza nem húzódik. |
|  |  |  |
| 14:36 | Jason | De csak pár pillanat. |
|  |  |  |
| 14:38 | Jonny | Vicces a csomagtartó. Annyira franciás. |
|  |  |  |
| 14:43 |  | Olyan préselt, mint a porszívó csöve! |
|  |  |  |
| 14:47 |  | Ez nem is csomagtartó! |
|  |  |  |
| 14:48 | Tiff | Ez röhejes! |
|  |  |  |
| 14:49 |  | Látatlanban remek ötletnek tűnt. |
|  |  |  |
| 14:52 | Jonny | Mintha a szádba tenném a szatyrokat. |
|  |  |  |
| 14:54 | Tiff | De egyáltalán nem praktikus. |
|  |  |  |
| 14:58 |  | A pápának jól állna. Pápamobilnak. |
|  |  |  |
| 15:02 |  | Párizs! |
|  |  |  |
| 15:04 | Jason | Az utastér friss, kiváló tervezés. |
|  |  |  |
| 15:08 | Jonny | Nagyon jó. Végre nem akarják bőrnek láttatni a műanyagot. Saját kinézetre hajt. |
|  |  |  |
| 15:16 |  | Remekül néz ki. |
|  |  |  |
| 15:18 |  | Az a Citroen személyre szabott légfrissítője. |
|  |  |  |
| 15:22 | Jason | Milyen ragyogó ötlet! |
|  |  |  |
| 15:25 | Jonny | Lehet eper, férfimosdó vagy bármilyen illata. |
|  |  |  |
| 15:28 | Jason | Zseniális ötlet, imádom. |
|  |  |  |
| 15:31 |  | Miért nincs ilyen minden autóban? |
|  |  |  |
| 15:34 | Tiff | **Hogy leteszteljük, a Citroen jobban védi-e utasait a külsőségektől, mint más kabriók, magas sebességre kapcsolunk. A DS3 teteje akár 120-as tempónál is könnyedén lenyílik.** |
|  |  |  |
| 15:47 |  | Állítsd csak meg! |
|  |  |  |
| 15:50 |  | Így normális. |
|  |  |  |
| 15:52 |  | Elég hangos, gondolom a szélfogó miatt. Milyen érzés hátul, Jason? |
|  |  |  |
| 15:59 | Jason | Hideg. Hátul semmilyen fűtés nincsen. |
|  |  |  |
| 16:04 | Tiff | Nem érzek különbséget a két tetőállás között. |
|  |  |  |
| 16:07 | Jonny | Nem csap annyira a szél. |
|  |  |  |
| 16:09 | Jason | De hátul igen. |
|  |  |  |
| 16:10 |  | Valamiért úgy néztem ki tőle, mint Donald Trump. |
|  |  |  |
| 16:17 |  | Elrontotta a hajamat? |
|  |  |  |
| 16:18 | Jonny | Csak egy kicsit. |
|  |  |  |
| 16:19 | Jason | Hasonlítok Michael Bubléra? |
|  |  |  |
| 16:20 | Jonny | Nem. |
|  |  |  |
| 16:21 | Jason | Noel Edmondsra? |
|  |  |  |
| 16:22 | Jonny | Igen. |
|  |  |  |
| 16:26 | Tiff | Ez után megnéztük, hogy a széljárattal minden rendben van-e, mert leengedett tetőnél könnyen mozgásba lendül a kasztni, és a legkisebb kátyúnál is rázni kezd a műszerfal. |
|  |  |  |
| 16:37 |  | A jó öreg… |
|  |  |  |
| 16:38 | Jonny | Kicsit alulkormányzott. |
|  |  |  |
| 16:40 |  | Mivel egy acélszerkezet tartja amolyan keretként, nagyon merev az autó. |
|  |  |  |
| 16:46 | Tiff | Nem érzem különösebben instabilnak. |
|  |  |  |
| 16:51 | Jason | Stabil volt. Kicsit sem rázkódott. |
|  |  |  |
| 16:56 | Tiff | Ezen a hepehupás úton sem kezdett el rángatózni a kasztni. |
|  |  |  |
| 17:02 |  | Elég csendes leengedett tetővel, most, hogy visszalassultunk 110 alá. |
|  |  |  |
| 17:07 | Jonny | Nagyon kellemes volt a DS3-assal kocsikázni. Nem túl kemény a kasztni. |
|  |  |  |
| 17:14 |  | Nagy kanyar jön. |
|  |  |  |
| 17:18 | Tiff | Szórakoztató volt vezetni. Jól kezelhető. |
|  |  |  |
| 17:22 |  | Mintha a vidámparkban lennénk! |
|  |  |  |
| 17:25 | Jonny | Mindhárman nevetgéltünk, annyira jól szórakoztunk. Jó érzés volt. Jól húz a motor. |
|  |  |  |
| 17:32 | Tiff | Készen állsz, kicsi Jason? Fel a kézzel! |
|  |  |  |
| 17:34 | Jason | Ha muszáj. |
|  |  |  |
| 17:37 |  | Jól van. |
|  |  |  |
| 17:47 |  | Megemelkedett az orra. |
|  |  |  |
| 17:48 | Jonny | Ugrott, mint egy kenguru. |
|  |  |  |
| 17:51 | Tiff | Átment a teszteken. |
|  |  |  |
| 17:56 |  | **A DS3-as kabrió vegyes érzéseket váltott ki belőlünk. Vezetni kétségkívül jó móka, de nem sokkal kifinomultabb egy sima kabriónál, a csomagtérről pedig jobb nem is beszélni.** |
|  |  |  |
| 18:08 |  | A DS3-as kabrió csak egy elkényeztetett DS3-as. Hat pontot érdemel csak. |
|  |  |  |
| 18:15 | Jonny | A kabrió változat kétezer fonttal drágább a keménytetősnél, de szerintem ennyit meg is ér. Nyolc és fél pontot adok erre a kifejezetten élvezhető autóra. |
|  |  |  |
| 18:25 | Jason | Tetszett, és sok pontot is kap. Nyolc és fél. |
|  |  |  |
| 18:29 | Tiff | **A Citroen DS3 kabrió tehát 23 pontot ér el a lehetséges 30-ból.** |
|  |  |  |
| 18:38 | Vicki | **Ha a korábban látott Land Roverhez hasonló terepjárót szeretne, de nincsen rá pénze, próbálja ki inkább olcsó alternatíváink egyikét!** |
|  |  |  |
| 18:51 |  | Játékos külső, otthonos mozgás háborús övezetekben és elpusztíthatatlan motor. |
|  |  |  |
| 18:58 |  | **És a legjobb, hogy már háromezer fonttól elvihetők.** |
|  |  |  |
| 19:03 |  | **Legolcsóbb választásom a 20 éves Land Rover Defender. Vigyük el egy próbakörre!** |
|  |  |  |
| 19:11 |  | A Defender gyökerei egészen 1945-ig nyúlnak vissza, ezt a modellt pedig 1983-ban dobták piacra, ami jól mutatja, hogy a Land Rover a ha nem romlott el, ne javítsd meg alapelvet követi. |
|  |  |  |
| 19:25 |  | Háromezer fontért egy ’80-as évek végi vagy ’90-es évek eleji modellt vehetnek 3,5 literes V8-as benzinmotorral vagy ehhez hasonló, környezetbarát 2,5 literes turbódízellel. |
|  |  |  |
| 19:40 |  | Semmi kényelmes nincs a Defenderekben, és a legnagyobb jóindulattal sem nevezhetőek felhasználóbarátnak. Nem is találtam elsőre a gázpedált. Az ülés egyáltalán nem támogatja a sofőrt. Elég alapvető… De megvan a maga bája. |
|  |  |  |
| 19:58 |  | Ilyenkor általában teljesítményadatokat mondanék, de ennél az autónál felesleges. Nem a gyorsulása miatt veszik meg. |
|  |  |  |
| 20:06 |  | 111 féklóerős és 270 Newtonméter a nyomatéka. Állítólag. |
|  |  |  |
| 20:12 |  | Értékcsökkenésben viszont kenterbe veri a többi autót. Ha vigyáznak rá, ugyannyi pénzért adhatják el, mint amennyiért megvették. |
|  |  |  |
| 20:23 |  | **A Defenderek strapabíróak, de a rozsda őket sem kíméli.** |
|  |  |  |
| 20:29 |  | A törzs alatt súlyosan rozsdásodhat a kasztni, szóval fogjanak valami hegyeset, és nézzenek végig mindent, főleg a küszöböt, hogy minden rendben van-e! |
|  |  |  |
| 20:41 |  | Egy új kasztni ugyanannyiba kerül, mint maga az autó. |
|  |  |  |
| 20:44 |  | És ha már itt vagyunk, ha eláll ez a kockás fémlemez, az is a felszín alatt ólálkodó rozsdára utal. |
|  |  |  |
| 20:52 |  | **A 2,5 literes TDI motorok sokat kibírnak, ha jól vigyáznak rájuk. De a vezérműszíjat 100 ezer kilométerenként cserélni kell, szóval ellenőrizzék, hogy ez megtörtént-e!** |
|  |  |  |
| 21:03 |  | **A Defender egy remek brit vásár, de 5 ezer fonttal többért egy bombabiztos németet kaphatnak.** |
|  |  |  |
| 21:12 |  | Az autózás egy újabb legendája. A G-Wagont először 1979-ben dobták piacra, és a Land Roverhez hasonlóan ez sem sokat változott. |
|  |  |  |
| 21:21 |  | Kifinomultabb autó, mint a Rover, és vezetésben is sokkal jobban hasonlít egy autóra. Csendesebb, kényelmesebb és még pazarabb is. |
|  |  |  |
| 21:32 |  | Emellett kétszer olyan erős, és pofátlanul nagyobb a nyomatéka, ami fogékonyabb motort is jelent. |
|  |  |  |
| 21:39 |  | És ami a legjobb, hogy akár 8 ezer fontért az önöké lehet. |
|  |  |  |
| 21:45 |  | **De azért van mire figyelni.** |
|  |  |  |
| 21:49 |  | A fő probléma a rozsdásodás, szóval keressenek rozsdabuborékokat a sárvédőkön és a hátsó lámpacsoporton! A szőnyegeket is nézzék meg, hogy nem nedvesek-e, és az ablaktörlő illesztését is ellenőrizzék, hogy nem látják-e rozsdásodás jelét! |
|  |  |  |
| 22:04 |  | Néhány egyszerű javítás, és máris több száz fontnál járnak. |
|  |  |  |
| 22:08 |  | **A rozsdásodás miatt a tank is szivároghat. Ennek megjavítása 400 fontba kerül.** |
|  |  |  |
| 22:16 |  | A tesztvezetés során figyeljék, hogy nem ráz-e a kormány, a felfüggesztés és a fékek. Ha sokat használják terepen, a csapágyak és a kardántengely könnyen elkophatnak. Egy új tengely beszerelése 500 fontot is kóstálhat. |
|  |  |  |
| 22:32 |  | **A G-Wagon legendás autó jutányos áron.** |
|  |  |  |
| 22:37 |  | **De ha még többet áldoznak rá, valami egészen elképesztőt is vehetnek! A Hummer H2-est.** |
|  |  |  |
| 22:49 |  | Én is alig hiszem el, de az amerikai óriáskultúra legnagyobb szimbólumát már egy Ford Focus áráért megkaphatjuk. |
|  |  |  |
| 23:00 |  | Semmi sem érhet fel a Hummer tekintélyével. |
|  |  |  |
| 23:06 |  | A motorháztető alatt egy 6,2 literes, közel 400 féklóerős V8-as dübörög, így miközben tankként közlekedhetünk, és mindenki félreáll az utunkból, a lépést is tudjuk tartani a forgalommal. Sajnos borsos áron: 14 litert fogyaszt százon. |
|  |  |  |
| 23:25 |  | Imádom, hogy ennyire robosztus, de mégsem tűnik túl nagynak a széles, vidéki utakon. |
|  |  |  |
| 23:33 |  | A kisebb falvakban pedig végképp meglepődünk, mert szinte bármi elfér mellettünk a túloldalon. |
|  |  |  |
| 23:42 |  | Egy idő után el is felejtjük, milyen autóban ülünk, mert annyira kényelmes és könnyű vezetni. |
|  |  |  |
| 23:50 |  | A kanyarokban viszont egyből beugrik, hogy milyen autót is vezetünk. |
|  |  |  |
| 23:56 |  | **Hogy elkerüljük a méretes számlákat, néhány dologra nem árt odafigyelnünk.** |
|  |  |  |
| 24:02 |  | Ellenőrizzék a kerékcsapágyakat a kerék pörgetésével! Ha különös hangot hallanak, vagy a kerék elmozdul oldalra, az új kerékcsapágy 250 fontba kerül. |
|  |  |  |
| 24:14 |  | **Ha már a keréknél járnak, ellenőrizzék a gumik állapotát is! Egy új szett gumiért ezer fontot kérnek el.** |
|  |  |  |
| 24:20 |  | Minden nagy autónak nagy külső tükrök kellenek, de gyakori hiba, hogy kézzel hajlítják be őket ahelyett, hogy az elektromos kapcsolót használnák. A mechanizmus lecserélése 500 fontos meló. |
|  |  |  |
| 24:35 |  | **Ezekkel az óriásokkal átélhetik az elektromos Defender off-road képességeinek és hős státuszának egy részét, és mivel nem prototípusokról van szó, ezeket önök is megvehetik.** |
|  |  |  |
| 24:48 | Tiff | **Jason hamarosan betekintést nyújt az Aston Martin hihetetlenül exkluzív műhelyébe.** |
|  |  |  |
| 24:55 |  | **Jonny pedig a pénztárcabarát üzemanyagnak beharangozott LPG nyomába ered.** |
|  |  |  |
| 25:00 | Jonny | Az LPG még mindig nagy durranás. |
|  |  |  |
| 25:03 | Narrátor | **Melyik autóban volt először ABS, vagyis blokkolásgátló fékrendszer?** |
|  |  |  |
| 25:09 |  | ***2. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 26:01 | Narrátor | **Az első ABS-sel felszerelt autó az 1966-os Jensen FF volt.** |
|  |  |  |
| 26:10 | Jason | Az Ötödik sebesség mai adásának fő témája az Aston Martin századik születésnapja. |
|  |  |  |
| 26:18 |  | **A vadonatúj négyajtós szuperautójukat, a Rapide S-t Tiff közreműködésével már ki is próbálhattam.** |
|  |  |  |
| 26:28 |  | **Most pedig fejest ugrok a gyártó történelmi szívébe.** |
|  |  |  |
| 26:33 |  | **1957 és 2007 között ez a Newport Pagnell-i raktár volt az Aston Martin főhadiszállása.** |
|  |  |  |
| 26:42 |  | **Tizenötezer autó gurult ki a kapuján.** |
|  |  |  |
| 26:47 |  | **Most egy remekbe szabott kiállító teremnek és az Aston koronaékkövének, az Örökség Központnak ad otthont. Az itt dolgozó mesteremberek makulátlan restaurációit világszerte elismerik.** |
|  |  |  |
| 27:01 |  | **Az igazgató, Graham Derby vezet körbe ezeken a szent folyosókon.** |
|  |  |  |
| 27:07 |  | Tehát ez az Örökség Restauráló Központ. |
|  |  |  |
| 27:10 | Graham | Igen. |
|  |  |  |
| 27:11 |  | Itt végezzük el a mechanikai munkálatokat. |
|  |  |  |
| 27:15 | Jason | **Minden valaha készült Aston modell megjárta ezt a műhelyt, köztük ez a viharmadár stílusú Lagonda.** |
|  |  |  |
| 27:23 |  | **Az egykor Paul McCartney tulajdonát képező DB6-os.** |
|  |  |  |
| 27:27 |  | **És az Aston leghíresebb modellje: a 007-es DB5-ös.** |
|  |  |  |
| 27:33 |  | Gyakorlatilag minden itt van attól kezdve. |
|  |  |  |
| 27:36 | Graham | Igen, 1925-től szinte minden. |
|  |  |  |
| 27:39 | Jason | Közel száz év történelme. |
|  |  |  |
| 27:40 | Graham | Pontosan. |
|  |  |  |
| 27:41 | Jason | Mennyi időbe telik egy restauráció? |
|  |  |  |
| 27:43 | Graham | 12-14 hónapba. |
|  |  |  |
| 27:45 | Jason | Lehetek pofátlan? Mennyibe kerülne, mondjuk az a két példány? |
|  |  |  |
| 27:50 | Graham | Erről nem szívesen beszélek. |
|  |  |  |
| 27:52 | Jason | Csak nagyságrendileg. |
|  |  |  |
| 27:54 | Graham | Az alap járműtől is függ, de legalább 300 ezer fontban gondolkodj! |
|  |  |  |
| 27:58 | Jason | **A modern gyártás során a karosszérialemezek mindenféle robotokkal vezérelt hevítő, vágó és formáló folyamatokon esnek át. Ez hihetetlen következetességet és könnyű cserélhetőséget eredményez, de az itteni emberi szakértelemnek a nyomába sem ér.** |
|  |  |  |
| 28:17 |  | **Mivel az eredeti Astonokat nem robotok szerelték össze, a restaurálást sem robotok végzik. Minden alumínium elemet kézzel vágnak és kalapálnak ki, mielőtt hengerezéssel elsimítanák, és a helyükre illesztenék őket.** |
|  |  |  |
| 28:31 |  | **A hengerezés a legnehezebb munka, amelynek rejtelmeibe Charlie Briggs műhelyvezető kalauzol el.** |
|  |  |  |
| 28:39 |  | Hogyan áll össze a fejedben, hogy hol kell megnyújtanod a fémet, hogy a kívánt alakot öltse fel? |
|  |  |  |
| 28:46 | Charlie | Először is, minden egyes elemnél, ha valami olyat csinálunk, amit korábban még sosem, szó szerint… |
|  |  |  |
| 28:55 |  | egy ilyen fóliadarabbal kezdünk. |
|  |  |  |
| 28:56 |  | Rárakjuk a kívánt részre, elsimítjuk, és ez segít kideríteni, hogy ránézésre hol gyűrődik fel, hol van túl sok anyag vagy éppen hol nincs elég. |
|  |  |  |
| 29:07 | Jason | Itt feltűnően sok az anyag. |
|  |  |  |
| 29:09 | Charlie | Igen, itt viszont felgyűrődött, szóval vagy abból vágunk le, vagy ezt nyújtjuk ki. |
|  |  |  |
| 29:15 | Jason | Ezt az egész első részt… |
|  |  |  |
| 29:17 | Charlie | Igen? |
|  |  |  |
| 29:18 | Jason | Mennyi idő elkészíteni? |
|  |  |  |
| 29:19 | Charlie | Nagyjából 150 munkaóra. |
|  |  |  |
| 29:23 | Jason | Elképesztő. |
|  |  |  |
| 29:25 |  | Ezt a szerkezetet hogy hívják? |
|  |  |  |
| 29:27 | Charlie | Ez az angol kerék, és ezzel tudjuk megmunkálni a fémet. Minden munkához úgy kell hozzálátni, hogy kiválasztjuk a feladatnak megfelelő kereket. |
|  |  |  |
| 29:36 | Jason | Szóval többféle kerék is van. |
|  |  |  |
| 29:38 | Charlie | Igen, a különböző profilokhoz nyilván más és más ívek kellenek. |
|  |  |  |
| 29:42 | Jason | És ezt ránézésre csinálod, megérzésből. |
|  |  |  |
| 29:44 | Charlie | Ránézésre, igen. |
|  |  |  |
| 29:48 | Jason | Szóval így készül az Aston Martin DB5-ös? |
|  |  |  |
| 29:51 | Charlie | Így készül a DB5-ös első lökhárítója. |
|  |  |  |
| 29:53 | Jason | Sokkal puhább, mint gondoltam. Érzésre csinálod, ugye? Nem elég, ha látod, érezned is kell a kezeddel. |
|  |  |  |
| 30:01 | Charlie | Pontosan, minden érzékünkre szükség van. |
|  |  |  |
| 30:04 | Jason | **Ha finoman görgetjük a panelt a kerekeken, egyszerre két irányba változtathatjuk az alakját.** |
|  |  |  |
| 30:12 |  | Mi történik, ha túl átlósan csinálom? |
|  |  |  |
| 30:15 | Charlie | Ha elcsúszik a panel, akkor átlós irányban kell felemelned, hogy visszaálljon az eredeti állapot. |
|  |  |  |
| 30:20 | Jason | Édes istenem! |
|  |  |  |
| 30:22 |  | **Félórás kemény munka után végre kiderül, hogy lehetnék-e panelformáló ebben a mesteri műhelyben.** |
|  |  |  |
| 30:30 |  | Mit gondolsz, milyen lett? |
|  |  |  |
| 30:33 | Charlie | Várj egy kicsit, megnézem. |
|  |  |  |
| 30:37 |  | Nem is rossz így elsőre. Olyan hét pontot ér… |
|  |  |  |
| 30:43 | Jason | Hetet a százból? Szép! |
|  |  |  |
| 30:46 |  | **Nem is lett rossz, de kétlem, hogy képes lennék ezen a szépségen, az Örökség Központ legnagyobb projektjének számító DB5-ösön dolgozni. Most biztosan arra gondolnak, hogy ezt vezette James Bond a Goldfingerben és a Skyfallban.** |
|  |  |  |
| 31:01 |  | De elárulok egy titkot. Hiába tűnik úgy, mintha ugyanaz a DB5-ös lenne, valójában két különböző autót látunk. |
|  |  |  |
| 31:09 |  | Ezt az autót használták a Skyfallban, de itt, az Aston Martinnál restaurálták nagy gonddal, hogy kiköpött mása legyen a Goldfingerben látott autónak. Azt hiszem, kijelenthetjük, hogy elképesztő munkát végeztek. |
|  |  |  |
| 31:23 |  | **Azt mondják, nem szabad találkozni a hőseinkkel, de nemsokára beülök a Bond autó volánja mögé, és remélem, le fog esni az állam.** |
|  |  |  |
| 31:38 | Jonny | **A ’90-es években a cseppfolyós földgáz, vagyis az LGP forradalmasítani akarta az autózást egy univerzális üzemanyaggal, ami fele annyiba kerül csak, mint a benzin.** |
|  |  |  |
| 31:51 |  | **A csúcsponton 170 ezer autó használt LPG-t Nagy-Britanniában, míg Európában közel 10 millió.** |
|  |  |  |
| 32:00 |  | **A brit kormány egészen 2005-ig még kedvezményeket is biztosított az autók LPG konvertibilissé alakításához.** |
|  |  |  |
| 32:10 |  | Az állomásra, kérem! |
|  |  |  |
| 32:14 |  | Néhány helyen az LPG még mindig nagy durranás. Tokióban például a taxik 90 százaléka ezt használja, akárcsak ez a rendkívüli Nissan Cedric. |
|  |  |  |
| 32:25 |  | A benzinhez képest az LPG 10%-kal kevesebb széndioxidot, 85%-kal kevesebb szénmonoxidot és általában kevesebb káros anyagot bocsát ki. |
|  |  |  |
| 32:36 |  | Ma azonban nem Tokióban, hanem Rutlandben vagyunk, Nagy-Britannia 1400 LPG töltőállomásának egyikén. |
|  |  |  |
| 32:44 |  | **Mivel újabban a hibrid és az elektromos autók a környezetbarát megoldások, az LPG sokak látóteréből kikerült. Kiderítem, hogy vajon megérett-e az idő arra, hogy visszatérjünk az LPG-hez, és megnézem, mennyire biztonságos.** |
|  |  |  |
| 33:01 |  | **Maga az LPG két folyamatnak, a kőolaj benzinné desztillálásának és a természetes gázok kinyerésének végterméke, és az autó tankjában finom nyomás hatására válik folyékony halmazállapotúvá.** |
|  |  |  |
| 33:13 |  | **Körülbelül 20 ezer LPG-kút található Európában, és az olajvállalat szerint nem is mennek sehová. Próbáljunk ki egy legendás LPG-autót: a Nissan Cedric tokiói taxit!** |
|  |  |  |
| 33:26 |  | Most 650 jenért furikázok senkit valahová. |
|  |  |  |
| 33:31 |  | Ebben a műsorban szörnyen sok érdekes járművet vezettem már, de ez viszi a pálmát! Ez a legjobb autó, amit valaha vezettem. |
|  |  |  |
| 33:39 |  | Még érdekes kütyükkel is felszerelték, például ezzel a gombbal, ami a hátsó ajtót nyitja sűrített levegővel, és így kiengedhetem az utasokat anélkül, hogy a kilincshez kéne nyúlniuk. Mintha én lennék a japán James Bond, csak a borítás nem stimmel. |
|  |  |  |
| 33:53 |  | Ahhoz, hogy LPG-vel tankolhassanak, egy új tankot kell elhelyezni valahol az autóban nagyjából 1500 fontért. A motort is meg kell piszkálni a befecskendező rendszer miatt, és a gyújtáshoz is hozzányúlnak majd. |
|  |  |  |
| 34:09 |  | Ha ez megtörtént, az üzemanyag-gazdaságosság 15%-kal visszaesik, de itt véget is érnek a rossz hírek. |
|  |  |  |
| 34:18 |  | **Mivel alacsonyabb adósávba esik, az LPG-nek csak 75 penny litere, vagyis a benzin 1,40-es árának fele. Szóval hiába használunk belőle többet, az alacsony ár miatt nagyjából 40%-ot spórolunk. Eddig minden jó.** |
|  |  |  |
| 34:34 |  | Két dolgot fontos megjegyezni. Egy: az LPG autók sokkal környezetkímélőbbek, és kettő: emiatt kevesebb gépjárműadót kell fizetnünk. |
|  |  |  |
| 34:46 |  | **Legkönnyebben a használt autók piacán juthatnak hozzá LPG autókhoz. Így nem kell kifizetniük az átalakítás költségeit, és vevője válogatja, de ilyen autókat hihetetlenül olcsón, már ezer fonttól is kaphatnak!** |
|  |  |  |
| 35:02 |  | Íme, egy extrém példa az LPG autók kínálati oldaláról! A Renault Sport Megane 225-ös ékes példája annak, hogy nem csak unalmas autók üzemelnek LPG-vel. |
|  |  |  |
| 35:13 |  | De mielőtt elrohannának egy kereskedésbe, ne feledjék: sok LPG autót évekkel ezelőtt alakítottak át. Nem biztos, hogy mindegyiket kellő odafigyeléssel és szakértelemmel alakították át. Elmondom, mire figyeljenek. |
|  |  |  |
| 35:28 |  | **Nézzék meg a szervizkönyvet!** |
|  |  |  |
| 35:31 |  | Bármilyen nevetségesen is hangzik, egy otthoni fűtésrendszerrel ellentétben az LPG átalakítást nem feltétlenül végezték vagy ellenőrizték szakemberek. |
|  |  |  |
| 35:41 |  | A hiteles átalakítások viszont biztosan bekerültek az Egyesült Királyság LPG adatbázisába. |
|  |  |  |
| 35:47 |  | Így tehát könnyedén és ingyenesen ellenőrizhetik, hogy biztonságos-e a kiszemelt autó. |
|  |  |  |
| 35:54 |  | Csak egy ilyen bizonyítványt kell keresniük, vagy ami még egyszerűbb, menjenek fel a honlapra és gépeljék be az autó rendszámát. |
|  |  |  |
| 36:03 |  | Minden autó más és más, és ez az LPG átalakításokra hatványozottan igaz, de minden esetben valami ehhez hasonlót kell látniuk. |
|  |  |  |
| 36:13 |  | A felsértett karosszériájú autókat viszont messziről kerüljék el, mert könnyen rozsdásodnak! |
|  |  |  |
| 36:20 |  | Végül térjünk át a biztonság kérdésére! Néhány ittas vezetőnek és fű alatti garázstuningoknak köszönhetően jó néhány rémtörténet látott napvilágot LPG szivárgásokról és robbanásokról. |
|  |  |  |
| 36:33 |  | A kérdés az, vajon tényleg veszélyesebb-e az LPG autó, mint egy teletankolt, normális autó? |
|  |  |  |
| 36:42 |  | **Derítsük ki! Az autót szivárgó LPG rendszerrel szereltük fel a teszt kedvéért. Most feltöltjük az utasteret propánnal, hiszen pontosan ez történne, ha hibás lenne az egyik tartályszelep.** |
|  |  |  |
| 36:57 |  | **Nemrég egy szivárgó LPG autóról szóltak a híradások, ahol a meggyújtott cigaretta okozott robbanást.** |
|  |  |  |
| 37:04 |  | Ez a kapcsoló jelképezi azt az öngyújtót. |
|  |  |  |
| 37:08 |  | Gyújtsunk rá! |
|  |  |  |
| 37:17 |  | Aszta! |
|  |  |  |
| 37:20 |  | **Fellobban, aztán szinte azonnal el is tűnik. Ezt várnánk el egy valódi LPG autótól is, mert folyékony halmazállapotban az LPG valójában nem különösebben gyúlékony.** |
|  |  |  |
| 37:33 |  | Kizárólag tudományos célból, véletlenül sem azért, mert piromániás lennék, most hasonló helyzetre készítjük fel ugyanazt az autót, csak ezúttal benzinnel. Vagyis a szivárgó üzemanyagrendszer lángra kap. |
|  |  |  |
| 37:48 |  | **Ismét kezemben az irányítás.** |
|  |  |  |
| 37:59 |  | A mindenit! Eltűnt az autó hátulja! Ez csak 2 liter benzin volt, de legalább 270-nek tűnt! |
|  |  |  |
| 38:09 |  | Ezt el se hiszem! |
|  |  |  |
| 38:11 |  | **A benzin sokkal hevesebben robban fel az LPG-nél, és nemcsak fellángol, hanem rendesen ég.** |
|  |  |  |
| 38:18 |  | Műanyag és mindenféle törmelék ment a szemembe. |
|  |  |  |
| 38:23 |  | **Jegyezzük meg, hogy az LPG nem veszélyesebb, de nem is biztonságosabb a benzinnél!** |
|  |  |  |
| 38:29 |  | Mindkét autóban megsérültünk volna. |
|  |  |  |
| 38:33 |  | **Az ilyen esetek elkerülésének érdekében minden LPG tartályt 10 milliméteres acéllemezből készítettek, ezért súlyos külső hatás esetén csak deformálódnak, nem repednek meg.** |
|  |  |  |
| 38:43 |  | Az ötvözet még jól néz ki. |
|  |  |  |
| 38:46 |  | **Hogy jó alternatívának számít-e az LPG a hozzá képest aranyáron kínált benzinnél? Olcsóbbnak olcsóbb, tisztább, mint a benzin és egy használt LPG autó kész főnyeremény.** |
|  |  |  |
| 38:59 |  | **Ha még ez se győzte meg, tegye fel magának a kérdést: tévedhet ekkorát több ezer tokiói taxisofőr?** |
|  |  |  |
| 39:12 |  | **Jason nemsokára megtudja, milyen érzés a világ leghíresebb autóját, James Bond Aston Martin DB5-ösét vezetni.** |
|  |  |  |
| 39:20 | Jason | Hát nem gyönyörű? Elvihetném valahogy a hétvégére? |
|  |  |  |
| 39:24 | Graham | Nem. |
|  |  |  |
| 39:25 | Narrátor | **Ön tudja, hol állították fel az első parkolóórát?** |
|  |  |  |
| 39:32 |  | ***3. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 41:01 | Narrátor | **Az első parkolóórát 1935-ben az Egyesült Államokbeli Oklahomában állították fel.** |
|  |  |  |
| 41:10 | Jason | Elérkeztünk adásunk csúcspontjához, amikor felfedjük a világ leghíresebb autójának titkait. |
|  |  |  |
| 41:20 |  | **A DB5-ös, az Aston Martin legnagyobb legendája. Fennállásának 100. évét méltón, az általuk készített legjobb autóval ünnepli az Ötödik sebesség.** |
|  |  |  |
| 41:33 |  | **James Bond céges autója 1963-ban indult világhódító útjára 4175 fontért, ami akkoriban egy családi ház árának kétszeresével ért fel. De alapvető britsége ellenére egy olasz cég, a Carrozzeria Touring Superleggera tervezte.** |
|  |  |  |
| 41:54 |  | Hát nem gyönyörű? Ezt használták a Skyfallban? |
|  |  |  |
| 41:58 | Graham | Ezt az autót használták az autós jelenetekhez, igen. |
|  |  |  |
| 42:01 | Jason | Hogyan történt? |
|  |  |  |
| 42:02 | Graham | A film készítői kerestek meg, hogy szükségük lenne egy tartalékautóra. Természetesen nem sok Bond 5-ös parkol a garázsunkban. |
|  |  |  |
| 42:10 |  | Szerencsések voltunk, mert egy megfelelő évjáratú DB5-ös éppen felújításra várt, mi felhívtuk a tulajdonost, elmondtuk neki, hogy Bond replikát szeretnénk belőle készíteni a filmhez. Nagyon boldog volt. |
|  |  |  |
| 42:22 | Jason | Ez érthető is. |
|  |  |  |
| 42:24 |  | És van még egy érdekesség az autóval kapcsolatban. |
|  |  |  |
| 42:27 | Graham | Igen. |
|  |  |  |
| 42:28 | Jason | Az alvázszám. Elmondanád, mi az eredeti alvázszáma? |
|  |  |  |
| 42:32 | Graham | A gyártáskor kapott alvázszáma a 007-es. |
|  |  |  |
| 42:35 | Jason | Hallottak már ilyet? |
|  |  |  |
| 42:37 |  | Hihetetlen. |
|  |  |  |
| 42:40 |  | **Ma a DB5-ösök ára 300 ezer fontnál kezdődik, de 2010-ben szemtanúi lehettünk az eredeti, mindenféle kütyüvel felszerelt Goldfinger DB5-ös aukciójának, ami végül 2,6 millióért került egy amerikai bankárhoz.** |
|  |  |  |
| 42:56 |  | **Ez a modern változat valamivel kevesebbet ér, és most első kézből tapasztalhatom meg, hogy milyen vezetni.** |
|  |  |  |
| 43:03 |  | Szóval nem csak ma vezethetem, de az egész hétvégére nekem adod, ugye? |
|  |  |  |
| 43:07 | Graham | Szó sincs róla! |
|  |  |  |
| 43:09 | Jason | Elvihetném valahogy a hétvégére? |
|  |  |  |
| 43:11 | Graham | Nem. |
|  |  |  |
| 43:15 | Jason | Ez a kulcstartó nem túl James Bondos. Önök szerint Daniel Craig is ezt a kulcscsomót forgatta? |
|  |  |  |
| 43:21 |  | Ez aztán a vicces kis kulcs. |
|  |  |  |
| 43:30 |  | Elöntenek az érzelmek. |
|  |  |  |
| 43:33 |  | Csodálatos érzés vezetni. Szinte érzem, ahogy minden szembejövő szeretne megállni és megbámulni egy kicsit. Ez egy nagyon, nagyon különleges alkalom. Gyorsan el is hadarok mindent, mielőtt, nos… elragadna a hév. |
|  |  |  |
| 43:51 |  | A motor 4 literes, 6 hengeres és 282 lóerős. A csúcssebessége 233 km/h. Csodálatos, pedig nem is megyek gyorsan. |
|  |  |  |
| 44:04 |  | Ez egy régimódi motor, nincs közvetlen üzemanyag-befecskendezés vagy elektronikus gyújtás. Viszont van 3 jó nagy porlasztó. |
|  |  |  |
| 44:12 |  | Lehet is hallani, ahogy szívják és beöntik a benzint a motorba. |
|  |  |  |
| 44:18 |  | Cirkálónak kiváló. |
|  |  |  |
| 44:21 |  | Bájos, puha és engedelmes. Az ülések nem igazán fognak le, de tudják mit? Ez egyáltalán nem is zavar. |
|  |  |  |
| 44:30 |  | Csak kocsikáznék Anglia vidéki útjain vagy a Riviérán. Fenébe Angliával! Irány a Riviéra! |
|  |  |  |
| 44:41 |  | 1963-ban ez volt a luxusautók csúcsa. Nézzék csak meg, milyen lenyűgözőek az ülések! A műszerfal! Elektromos ablakemelő ’63-ban! Állítható felfüggesztés, ötsebességes váltó! |
|  |  |  |
| 44:58 |  | Jobb nem is lehetne. |
|  |  |  |
| 45:04 |  | Biztos sokan gondolkoznak azon, hogy össze lehet-e hasonlítani a modern Aston Martinokkal. Egy dologban megegyeznek: igazán különleges élmény vezetni őket. |
|  |  |  |
| 45:19 |  | **Nem most csinált először új Bond DB5-öst az Aston. A közelmúltban egy gazdag ügyfél kérésére a kütyük másolatával, sőt, még az ellátmányos osztály stílusában készült használati útmutatóval is ellátták az autót.** |
|  |  |  |
| 45:37 |  | **De bármilyen jól építették is újra az autókat, meglátszik, hogy már 50 évesek.** |
|  |  |  |
| 45:44 |  | A mai autókhoz képest nem olyan jó sem a kezelhetősége, sem a tapadása. |
|  |  |  |
| 45:50 |  | A fékek sem túl biztosak. |
|  |  |  |
| 45:53 |  | Nincsen szervokormány. |
|  |  |  |
| 45:56 |  | Nem szeretném megsérteni az autót, de elég lapos a maga kedves, klasszikus módján. |
|  |  |  |
| 46:04 |  | Nem az a célom, hogy őrültként száguldozzak, csak élvezni akarom, ahogy mások megnéznek. |
|  |  |  |
| 46:13 |  | Ez egy remekmű négy keréken. |
|  |  |  |
| 46:17 |  | Imádom. |
|  |  |  |
| 46:19 |  | Akarom. |
|  |  |  |
| 46:21 |  | Gyönyörű járgány. |
|  |  |  |
| 46:26 |  | **Isten éltessen, Aston!** |
|  |  |  |
| 46:30 |  | Vicces, hogy az autók 99,99 százalékát gyorsan szeretném vezetni, oda akarok lépni a gázra, de most hihetetlen mértékű tiszteletet érzek. |
|  |  |  |
| 46:42 |  | Ami tőlem szokatlan. Vigyázni szeretnék rá, simogatni szeretném. Nem akarom meghajtani, de azért… |
|  |  |  |
| 46:50 |  | Egyszer én is rosszalkodhatok. |