Discovery

Fifth Gear

Ötödik sebesség

**22. évad, 11. rész**

**ESD 938407 B**

Magyar szöveg: Szigeti Patrik

***Szereplő Neme Kora***

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tiff | férfi | 60-65 |
| Jason | férfi | 45-50 |
| jonny | férfi | 35-40 |
| VICKI | nő | 40-45 |
| Nani | férfi | 40-45 |
| Tobias | férfi | 35-40 |
| Filipe | férfi | 35-40 |
| Kieran | férfi | 35-40 |

**Kiejtési Lista:**

Wales velsz

Mini X-Raid mini eksz-réjd

Nani Roma náni róma

Jason dzsészön

Lamborghini Aventador lámborgíni áventádor

Tiff tif

Mini Countryman mini káuntrimen

BMW bé-em-vé

Michel Perin misel perin

Toyota Land Cruiser tojota lend krúzer

Black Mountain Pass blek máunten pesz

Ferrari ferrári

McLaren mekláren

Toyota GT86 tojota gé-té 86

Bugatti Wira bugati vira

Kia Proceed GT kia proszíd gé-té

Recaro rekáró

Porsche porse

Renault Megane rönó megán

Vicki viki

Tobias tobiász

Filipe Ferrao filipe ferráó

Vettel fettel

Hamilton hemilton

Aim Solo éjm szóló

Qstarz Racing Club kú-sztárz részing kláb

Race Logic rész lodzsik

GPS dzsí-pí-esz

Noble N600 nóböl en-600

Kieran kierán

Alfa Romeo Spider alfa rómeó szpájder

Brera brera

TVR Tamora tí-ví-ár tamóra

Porsche Boxster porse bokszter

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 00:24 | Narrátor | ***Ötödik sebesség, 11. rész*** |
|  |  |  |
| 00:30 | Vicki | Üdvözlöm az Ötödik sebesség nézőit! Ma Németországba látogattam el, hogy kipróbáljak egy különleges autót. |
|  |  |  |
| 00:39 |  | **A Dakar-rali győztes Mini X-Raid csapat frankfurti főhadiszállásán járok,** |
|  |  |  |
| 00:46 |  | **ahol az autóversenyzés három legnehezebb feladatát próbálom ki a 750 ezer fontos Mini bestia segítségével.** |
|  |  |  |
| 00:55 |  | Nani! Ez hihetetlen! |
|  |  |  |
| 00:57 |  | **Hepehupás homokdűnéken navigálok…** |
|  |  |  |
| 01:00 |  | Éles balos jön. |
|  |  |  |
| 01:02 |  | **Tikkasztó hőségben cserélek le alkatrészeket…** |
|  |  |  |
| 01:06 |  | A mindenit! |
|  |  |  |
| 01:07 |  | **És versenyzésre csábítom a tapasztalt spanyol raliversenyzőt, Nani Romát.** |
|  |  |  |
| 01:15 |  | Nyomom, Nani, nyomom. |
|  |  |  |
| 01:18 |  | **Jason a világ egyik leggyorsabb kabriójával, a 350 km/h-s végsebességű Lamborghini Aventadorral furikázik Wales legszebb tájain.** |
|  |  |  |
| 01:29 | Jason | Ez egyszerűen… |
|  |  |  |
| 01:32 |  | Elképesztő. |
|  |  |  |
| 01:34 | Vicki | **Tiff kideríti, melyik eszköztől várhatunk Forma-1-es szintű telemetriai adatokat megfizethető áron.** |
|  |  |  |
| 01:43 | Tiff | 150. |
|  |  |  |
| 01:45 | Vicki | **És megnézzük, vajon az új Kia képes-e überelni a jelenleg kapható csapott hátúakat.** |
|  |  |  |
| 01:52 | Jonny | Egy kis mosolygép, egyből felvidít. |
|  |  |  |
| 02:00 | Vicki | **A Dakar-rali a legkegyetlenebb megbízhatósági verseny a világon. A versenyzőknek homokos és sziklás tájakon át kell 13 nap alatt több mint 8 ezer kilométert levezetniük. A 600-nál is több indulónak azonban általában csak a fele ér célba.** |
|  |  |  |
| 02:18 |  | **2012 és 2013 bajnoka ez a csapat: a Mini X-Raid. A Dakar-ralira hatványozottan igaz, hogy minden csapattag, a navigátor és a szerelő is kiveszi a részét a versenyből.** |
|  |  |  |
| 02:33 |  | Ma én leszek az új csapattag. Megtanulok Dakar-módra vezetni és navigálni, és még a javítás csínját-bínját is elsajátítom. |
|  |  |  |
| 02:42 |  | **Mivel a csapat minden tagjának feladatába bekukkantok, átélhetem, milyen nehéz egyáltalán részt venni a Dakaron, a megnyeréséről nem is beszélve.** |
|  |  |  |
| 02:52 |  | **Nani Roma, az egyik legtapasztaltabb spanyol pilóta mutatja meg nekem háromnegyed milliós Minijét.** |
|  |  |  |
| 03:02 |  | Ez csak kívülről olyan, mint egy Mini, igaz? |
|  |  |  |
| 03:05 | Nani | Csak kívülről, igen. Szénszálas borítással látták el. Nagyon könnyű és nagyon drága. |
|  |  |  |
| 03:14 | Vicki | Egészen gyönyörű. |
|  |  |  |
| 03:16 |  | **5%-kal nagyobb egy hétköznapi Mini Countrymannél, és csak a kilincset, a lámpákat és a szélvédőt hagyták meg. A maradékot úgy építették meg, hogy kibírja a Dakar brutális követelményeit.** |
|  |  |  |
| 03:28 | Nani | A külseje egy Minié, de belülről egy igazi prototípus. |
|  |  |  |
| 03:36 | Vicki | **A kézzel épített váz segít megóvni a sofőrt és a navigátort egy baleset irdatlan erejétől.** |
|  |  |  |
| 03:44 |  | **A felfüggesztés is hasonlóan robosztus, hiszen mindkét oldalon dupla lengéscsillapító található. És hogy el ne törjön, a 380 literes üzemanyagtartályt golyóálló borítással látták el.** |
|  |  |  |
| 03:57 |  | Milyen motor van benne? Gondolom első motoros. |
|  |  |  |
| 04:01 | Nani | Egy BMW motor. 3 literes. |
|  |  |  |
| 04:04 | Vicki | 3 literes? |
|  |  |  |
| 04:05 | Nani | 3 literes és 6 hengeres. Vannak kisebb és nagyobb fejek, és ahogy a kisebbek működésbe lépnek, mintha űrhajóban ülnénk. |
|  |  |  |
| 04:16 | Vicki | **Jöhet az első megmérettetés! Íratlan szabály, hogy nem a sofőrnek van a legnehezebb dolga a csapatban, hanem a navigátornak, aki a sofőr mellett ül, és először én is az ő bőrébe bújok.** |
|  |  |  |
| 04:30 |  | A Dakar egész országokat szel át, és nem zárt pályán versenyeznek, ezért a navigátor feladata, hogy az autót eljuttassa a célvonalig a nap végére. Ráadásul még a telemetriai rendszer milliónyi kijelzőjének figyelése is rá, vagyis jelen esetben rám hárul. |
|  |  |  |
| 04:50 |  | **Nani navigátora, Michel Perin segít menetvázlatot írni az előttünk álló útszakaszról. Ezeket kell Nanival közölnöm, miközben a tesztpályán autózunk.** |
|  |  |  |
| 05:00 |  | Oké, Nani, indulhatunk. |
|  |  |  |
| 05:05 |  | Olyan, mintha egy sugárhajtású repülőben ülnék. |
|  |  |  |
| 05:08 | Nani | Igen? |
|  |  |  |
| 05:09 | Vicki | Mi ez a hang? |
|  |  |  |
| 05:10 | Nani | Ez a turbó hangja. Nagyon szép. Csodálatos. |
|  |  |  |
| 05:15 | Vicki | Egy kicsit ijesztő. |
|  |  |  |
| 05:17 |  | **A telemetria képernyő olvasása mellett a navigátor felel a GPS navigációért és a számítógépes rendszer kezeléséért, miközben a jegyzeteket is fel kell olvasnia.** |
|  |  |  |
| 05:29 | Nani | Oké, indulhatunk. |
|  |  |  |
| 05:31 | Vicki | **Ez kicsit sok egy magamfajta zöldfülűnek, szóval maradok a jegyzet felolvasásánál.** |
|  |  |  |
| 05:37 |  | **Így a terepet is egy kicsit megismerhetem, mielőtt átülnék a vezetőülésbe.** |
|  |  |  |
| 05:44 |  | 100 méter múlva nem látható lejtő. |
|  |  |  |
| 05:49 |  | Mondtam egyet! |
|  |  |  |
| 05:52 |  | **Egy Dakar navigátor több száz utasítást olvas fel egy szakasz alatt. A következő útszakasz részleteit csak az indulás előtti este kapják meg, ezért az egész estét a jegyzetek megírásával töltik.** |
|  |  |  |
| 06:04 |  | 10 méterre jobbos, 90-re sziklák. |
|  |  |  |
| 06:10 |  | Gyorsan rápillantok a vezérlőkre. |
|  |  |  |
| 06:16 |  | És becsukom a szemem. |
|  |  |  |
| 06:17 |  | Én végig csak ültem, mégis teljesen leizzadtam. |
|  |  |  |
| 06:21 |  | 250 méterre óvatos balos. |
|  |  |  |
| 06:26 |  | **Óriási a nyomás.** |
|  |  |  |
| 06:28 |  | Elfogytak az oldalak! |
|  |  |  |
| 06:29 |  | **Egy késői jelzés könnyen katasztrófához vezethet.** |
|  |  |  |
| 06:36 |  | Nehéz rész jön, nem látszik a bukkanó. |
|  |  |  |
| 06:44 |  | Úgy izgulok, alig tudok beszélni. |
|  |  |  |
| 06:47 | Nani | Nem is olyan egyszerű beszélni és közben még a jegyzetet is figyelni. |
|  |  |  |
| 06:54 | Vicki | Hosszú, balos hajtűkanyar. |
|  |  |  |
| 07:02 |  | Teljességgel kizárt, hogy 5 percnél többet bírjak ebből, nem hogy öt óránál! |
|  |  |  |
| 07:07 |  | Nani! |
|  |  |  |
| 07:11 |  | Ezt direkt csináltad? |
|  |  |  |
| 07:15 |  | Ha még a gombokat is figyelnem kellett volna, a rázkódástól könnyedén félrenyomhattam volna. |
|  |  |  |
| 07:25 |  | Ez aztán nem semmi, Nani. Alig látok. |
|  |  |  |
| 07:30 |  | Mindjárt jön egy alagút, kanyarodj előtte balra és beértünk a célba. |
|  |  |  |
| 07:37 |  | Nani, te megőrültél! Imádom! |
|  |  |  |
| 07:42 |  | **Micsoda élmény!** |
|  |  |  |
| 07:45 |  | Nagyon jól csináltad. |
|  |  |  |
| 07:47 |  | **Szinte lehetetlen volt a jegyzetet nézni, a pálya memorizálásáról pedig nem is beszélek.** |
|  |  |  |
| 07:54 |  | El se tudom képzelni, hogy tudsz ilyen hosszú időn át koncentrálni. Hihetetlenül intenzív. Ilyen nehéz autósporttal még sosem találkoztam. |
|  |  |  |
| 08:04 |  | Nem egyszerű navigátornak lenni, ezt nem nekem találták ki. |
|  |  |  |
| 08:11 |  | **De nem futamodhatok meg, mert ezután a sivatagi szerelők szerepét öltöm magamra, mielőtt megmérkőznek Nanival, hogy kiderítsem, milyen nehéz lehet egy ilyen autót vezetni.** |
|  |  |  |
| 08:24 |  | Olyan gyorsan pörög fel, hogy nincs időm a sebváltóért nyúlni. |
|  |  |  |
| 08:28 |  | **Jason kipróbálja a 300 ezer fontos Lamborghini Aventadort.** |
|  |  |  |
| 08:34 | Jason | Eláll tőle a lélegzetem. |
|  |  |  |
| 08:36 | Vicki | **És egy eddig ismeretlen csapott hátút tesztelünk.** |
|  |  |  |
| 08:41 | Narrátor | **Ön tudja, mikor dobták először piacra a Toyota Land Cruisert?** |
|  |  |  |
| 08:47 |  | ***1. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 10:01 | Narrátor | **A Toyota Land Cruisert először 1951-ben dobták piacra.** |
|  |  |  |
| 10:10 | Jason | Üdvözlöm nézőinket! Engedjék meg, hogy bemutassam önöknek minden idők egyik legdurvább autóját. |
|  |  |  |
| 10:24 |  | **A Lamborghini Aventador egy vadonatúj, 350 km/h-s végsebességű kabrió.** |
|  |  |  |
| 10:34 |  | Ha egyetlen szóban kéne jellemezni az autót, azt mondanám: nevetséges. Ilyen abszurdan elmebajos autót még sosem vezettem. |
|  |  |  |
| 10:46 |  | **És a világ egyik legnagyszerűbb útszakaszán, a dél-walesi Black Mountain Passen teszem próbára.** |
|  |  |  |
| 10:53 |  | Őrületes. |
|  |  |  |
| 10:56 |  | **Egyetlen autó sincs ilyen hatással az emberre, és hogy mennyibe kerül ez a csoda? 288 ezer fontba, vagyis 28 ezer fonttal drágább a keménytetős változatnál. Jogos elvárás, hogy azt a 28 ezret a tetőmechanikába ölje a Lambo.** |
|  |  |  |
| 11:12 |  | De nem tette. Az olcsóbb szuperautóknak, a Ferrari 458-nak és a McLaren 12C-nek elektromos teteje van, a Lamborghini egy kicsit fapadosabb ennél. |
|  |  |  |
| 11:25 |  | **A tető két, egyenként 6 kilós szénszálas panelből áll. A leengedéséhez előre kell hajtani az üléseket, ki kell pattintani a paneleket a helyükről, hogy aztán berakjuk őket szépen a csomagtartóba.** |
|  |  |  |
| 11:39 |  | Egy kis gyakorlással pár perc alatt megoldható, de a Ferrari 458-asnál az egész folyamat 13 másodperc, és még csak ki se kell szállni. |
|  |  |  |
| 11:50 |  | **De szerencsére az Aventadornak csak a teteje lassú. A gyorsulása maga a tökély.** |
|  |  |  |
| 11:57 |  | Hat és fél literes, V12-es motor dübörög benne, és mit ne mondjak, egyszerűen… |
|  |  |  |
| 12:07 |  | Elképesztő. |
|  |  |  |
| 12:09 |  | A zaj, a dráma. És ez a sebesség! |
|  |  |  |
| 12:18 |  | 691 lóerős. 3 másodperc alatt gyorsul százra. 350 km/h-val száguld. Király járgány. Nem hiszem, hogy vezettem valaha ennél szebb hangú autót. |
|  |  |  |
| 12:37 |  | **Napjainkban már a Lamborghini is odafigyel az üzemanyag-fogyasztásra. Start-stop rendszert szereltek be, és gyengéd vezetésnél a V12-es motor egy része leáll. De hogy őszinte legyek, magasról teszek rá.** |
|  |  |  |
| 12:50 |  | Amikor Tiff a keménytetős változatot vezette, nem tetszett neki a sebességváltó, és azt mondta, beállt tőle a nyaka. A Lamborghini viszont a váltás könnyedségére hivatkozott és én igazat adok nekik. |
|  |  |  |
| 13:03 |  | Három beállítás is van. Van sztádamód az utcákra, sportmód középen és még egy versenymód is. Tiffnek annyiban igaza volt, hogy versenymódban a felváltások erőszakosak. Megmutatom. |
|  |  |  |
| 13:22 |  | De a leváltások sem olyan simák. Nem elég tiszták és nem is olyan élesek, mint a középső fokozatban, vagyis sportmódban. Most füleljenek! |
|  |  |  |
| 13:38 |  | Anyám! Még finomítani kell a beállításokon. |
|  |  |  |
| 13:44 |  | De azért nagyon jó. |
|  |  |  |
| 13:49 |  | **Szénszálas, héjszerkezetes kasztnija hiába nehezebb 50 kilóval, mint a keménytetős változaté, az ötös BMW-nél még így sem nehezebb. A felfüggesztést a Forma-1 ihlette, lásd a szelepemelő rudat és az alumínium keresztlengőkart.** |
|  |  |  |
| 14:05 |  | **Ez mind a kezelhetőséget szolgálja.** |
|  |  |  |
| 14:10 |  | **Az autósok közt terjeng egy mítosz, miszerint egy jól vezetett sportautó szerpentinen bármelyik szuperautóval képes tartani a lépést. Mi utánajártunk ennek, hogy lássuk, mennyit tud valójában a Lambo.** |
|  |  |  |
| 14:23 |  | Ez a Toyota GT86 a legjobb értékű sportautó a piacon, és a Lamborghini árából 11 Toyotára futná. Egy kaszkadőrt ültettünk a volánja mögé, hogy kiderítsük, tudja-e tartani a lépést velem és a Lamborghinivel ezen a gyönyörű hegyi úton. |
|  |  |  |
| 14:49 |  | **Két kanyar után máris kezd elhúzni a Lambo.** |
|  |  |  |
| 14:53 |  | Azt hiszem, végleg lehagytuk a Toyotát. |
|  |  |  |
| 14:58 |  | **A harmadik kanyarnál már nem is látom. Egy Toyota kaliberű autótól többet várt volna az ember. A Lambo ereje brutálisnak tűnhet, de sok szép dolgot lehet vele csinálni.** |
|  |  |  |
| 15:09 |  | Ebből is látszik, milyen csodálatos járgány ez, hiszen a GT86-os is iszonyatosan gyors, de ez mintha nem is evilági lenne. |
|  |  |  |
| 15:26 |  | Ami a sebességet, izgalmat és drámát illeti, a Lambo szinte egy osztályba sorolható az olyan hiperautókkal, mint a Bugatti Wira. És ne feledjük, hogy a Bugatti még 600 ezer fonttal drágább is ennél. Kezd egyre jobb vételnek tűnni. Imádom! |
|  |  |  |
| 15:52 | Tiff | **És most látogassunk el az Ötödik sebesség tesztpályájára!** |
|  |  |  |
| 15:56 |  | Ma a Kia Proceed GT-t tesztelte a csapat. |
|  |  |  |
| 16:01 |  | **Ez a vadiúj csapott hátú 20 ezer fontba kerül, vagyis 5 ezer fonttal olcsóbb riválisánál, a Renault Megane-nál. 1,6-os, turbótöltős motorja van, és a Kia szerint egyszerre nyújt kiemelkedő vezetési élményt és marad praktikus és kényelmes.** |
|  |  |  |
| 16:23 | Jonny | Íme, a Kia Proceed GT! |
|  |  |  |
| 16:26 | Tiff | A stílust nagyon eltalálták. |
|  |  |  |
| 16:28 | Jonny | Egy Szlovákiában gyártott koreai autó. |
|  |  |  |
| 16:31 | Jason | Nagyon jól néz ki. |
|  |  |  |
| 16:32 | Tiff | Az összes koreai autókról szóló viccet elfelejthetjük, ez nagyon korszerűen néz ki. |
|  |  |  |
| 16:39 | Vicki | Az utastér is kellemes meglepetés volt a tágas hátsó résszel. Mindent finom anyag borított. Jó munkát végeztek. |
|  |  |  |
| 16:46 | Tiff | Recaro ülések egy Kiában! |
|  |  |  |
| 16:50 | Jonny | Az utastér fantasztikus. |
|  |  |  |
| 16:52 |  | Hallgassátok! |
|  |  |  |
| 16:53 | Tiff | Mi volt ez? |
|  |  |  |
| 16:54 | Jonny | Minden digitális. Csak el kell fordítanom a kulcsot és életre kel. Mehet? |
|  |  |  |
| 16:58 | Jason | Nem semmi! |
|  |  |  |
| 16:59 | Jonny | Számítógépes. |
|  |  |  |
| 17:01 | Tiff | Az európai autókénál rosszabb minőséget vártunk, de pozitívan csalódtunk. |
|  |  |  |
| 17:07 | Jason | Elképesztő! Mintha egy német Porsche vagy Merci lenne. |
|  |  |  |
| 17:13 | Jonny | Lehidalok tőle. |
|  |  |  |
| 17:14 | Vicki | A Kia azt állítja, hogy ez nem egy kemény, hanem egy könnyen vezethető csapott hátú. Kapva kaptunk az alkalmon és az általunk ismert legjobb csapott hátúval, a Renault Megane-nal eresztettük össze. |
|  |  |  |
| 17:29 | Jonny | Először a Megane-nal köröztünk. Nekem kellett kiderítenem, milyen hamar lehet felvenni az autó ritmusát, mennyire kezelhető jól. |
|  |  |  |
| 17:39 |  | Imádom, nagyon gyors. A kanyarokban tartja magát, csak akkor csúszik meg, ha mi szeretnénk. Ez egy kis mosolygép, egyből felvidít. |
|  |  |  |
| 17:48 | Vicki | Én ellenőriztem a kényelmet. |
|  |  |  |
| 17:51 |  | Hallom a kerekek kopogását a rázókövön. Érzem az ülésben, a lábamban, a pedálokban. |
|  |  |  |
| 17:58 | Tiff | Lecsúszott az ívről. Miért csúszott le? |
|  |  |  |
| 18:01 | Jason | A Megane a viszonyítási alap a csapott hátúaknál. |
|  |  |  |
| 18:09 |  | Bőven van nyomaték és erő a motorban. Nagyon jól összerakott verda ez. |
|  |  |  |
| 18:17 | Tiff | Nekem kellett összehasonlítani a két autó kezelhetőségét. |
|  |  |  |
| 18:21 | Jason | Figyeljétek, mit művel a huligán! |
|  |  |  |
| 18:25 | Tiff | Ez való nekem! |
|  |  |  |
| 18:29 |  | Remekül vált irányt. Ezt az autót versenypályákra teremtették. |
|  |  |  |
| 18:38 |  | Ennél a Renault-nál keresve sem találunk jobb csapott hátút. |
|  |  |  |
| 18:43 | Jason | Nagy kérés összehasonlítani ezt a Kiával. |
|  |  |  |
| 18:47 | Jonny | Óriási feladat várt a Kiára. |
|  |  |  |
| 18:50 |  | Tetszik az üléshelyzet, szerintem még jobb is, mint a Megane-é. Meglepően jól kezelhető, nem ugrál, egyáltalán nem tűnik lassúnak. Nincs olyan elemi ereje, mint a Megane-nak, de jól el lehet vele játszadozni, és ez a lényeg. |
|  |  |  |
| 19:07 |  | Nem semmi, főleg ha azt vesszük, hogy ez a Kia első csapott hátúja. |
|  |  |  |
| 19:13 | Tiff | Hajrá, Vic! |
|  |  |  |
| 19:16 |  | Egy minőségi autóval nem így bánunk! |
|  |  |  |
| 19:19 | Vicki | Meglepett, hogy milyen jól kezelhető és milyen kényelmes a Kia. |
|  |  |  |
| 19:24 |  | Ebben is érzem az út hullámzását, de valahogy puhább az egész. |
|  |  |  |
| 19:31 | Jason | Imádja. |
|  |  |  |
| 19:33 |  | Persze, nem 260 lóerős, mint a Megane, de nincs is rá szüksége, így is elég gyors. |
|  |  |  |
| 19:42 |  | Nagyon jó. Gyors, kiegyensúlyozott, szépen fordul. Bármit csinálhatunk vele. Lehet túlkormányzott és alulkormányzott is. |
|  |  |  |
| 19:53 |  | Szórakoztató kis autó. |
|  |  |  |
| 19:55 | Tiff | A Renault után azt hittem, a Kia labdába se rúghat. |
|  |  |  |
| 20:02 | Jonny | A mindenit! |
|  |  |  |
| 20:03 | Tiff | De meglepően jól teljesített. |
|  |  |  |
| 20:06 | Jonny | Jaj, ne! |
|  |  |  |
| 20:12 | Tiff | Legalább olyan jól kanyarodik, mint a Renault. |
|  |  |  |
| 20:16 |  | Nagyon egyenletes. A kanyarba esve alulkormányzott, kifelé menet túlkormányzott, akárcsak a Renault. |
|  |  |  |
| 20:25 |  | Most egy kicsit túlkormányzott volt, de iszonyat jó! Remekül összerakott és jól kezelhető a kasztni. |
|  |  |  |
| 20:34 |  | **A Renault elemi gyorsasága talán hiányzik belőle, de a Kia is nagyon boldoggá teszi a csapott hátúak szerelmeseit.** |
|  |  |  |
| 20:41 | Vicki | A Kia összességében egy remek járgány, ezért 8 pontot adok neki a 10-ből. |
|  |  |  |
| 20:48 | Jason | Kiváló autó, erősen ajánlom, és sok pontot is fog kapni. Méghozzá kilencet, mert én egyszerűen imádtam. |
|  |  |  |
| 20:57 | Jonny | A buta neve ellenére jó pontszámot kap tőlem a Proceed GT, szám szerint nyolc és felet. |
|  |  |  |
| 21:04 | Tiff | Tőlem a Kia Proceed GT egy meglepő kilencest kap. |
|  |  |  |
| 21:10 |  | **Vagyis a Kia Proceed GT 34 és fél pontot ért el a lehetséges 40-ből.** |
|  |  |  |
| 21:17 | Vicki | **A folytatásban: vajon képes vagyok megjavítani egy 750 ezer fontos raliautót?** |
|  |  |  |
| 21:23 |  | Ez az! |
|  |  |  |
| 21:25 |  | **Tiff pedig a boltokban kapható, Forma-1-es pontosságot ígérő, teljesítménymérő eszközöket teszteli.** |
|  |  |  |
| 21:34 | Narrátor | **Melyik ország fővárosa Dakar?** |
|  |  |  |
| 21:40 |  | ***2. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 23:01 | Narrátor | **Dakar Szenegál fővárosa.** |
|  |  |  |
| 23:10 | Vicki | Üdvözlöm önöket Németországból, a Dakar-rali győztes X-Raid csapat főhadiszállásáról! Itt készítik fel az autókat a versenyekre, és én is itt mocskolom be a kezemet. |
|  |  |  |
| 23:23 |  | **A ralizás három legkeményebb munkájával ismertet meg engem a Mini X-Raid Dakar-rali csapata. A navigátor szerepét már kellőképp megsínylettem.** |
|  |  |  |
| 23:33 |  | Hosszú balos hajtűkanyar. |
|  |  |  |
| 23:35 |  | **Most a szerelők bőrébe bújok, legalábbis próbálok. A sofőrnek és a navigátornak gyakran saját maguknak kell megbütykölniük az autót a perzselő hőségben.** |
|  |  |  |
| 23:46 |  | Tobias! Főmérnökként mi a véleményed, mennyire fontos, hogy a sofőr és a navigátor jó szerelők is legyenek? |
|  |  |  |
| 23:52 | Tobias | Nagyon fontos, hogy le tudják cserélni a váltót, a keresztlengőkart és persze a kerekeket, és minél gyorsabban. |
|  |  |  |
| 24:00 | Vicki | **A kegyetlen körülmények miatt a felfüggesztés kulcsfontosságú. Több tízezer eurót költenek arra, hogy a lengéscsillapítók csak annyit engedjenek, amennyit feltétlenül szükséges.** |
|  |  |  |
| 24:12 |  | Az X-Raid autókban a világ legfejlettebb lengéscsillapítói találhatók. Még a WRC autókénál is jobbak. És mivel olyan fontosak, most megtanulom, hogyan cserélhetem ki őket. |
|  |  |  |
| 24:24 |  | **A csapat szeretné, ha hitelesek lennének a körülmények, ezért akárcsak a Dakaron, most is a legnagyobb hőségben és csak az autóban található eszközökkel dolgozhatok.** |
|  |  |  |
| 24:35 |  | **A mentorom Filipe Ferrao csapatfőnök, aki már 5 Dakaron vett részt. Ő fog végigvezetni engem a folyamaton. Először felemeljük az autót.** |
|  |  |  |
| 24:47 |  | Pontosan ezt csinálnák, ha az autó homokban, murván, sárban vagy bárhol máshol akadna el. |
|  |  |  |
| 24:54 |  | **Hogy elérjük a lengéscsillapítót, először le kell vennünk a kereket.** |
|  |  |  |
| 24:58 |  | Nehéznek tűnik. Milyen gyorsan tudnád megcsinálni? |
|  |  |  |
| 25:03 | Filipe | Versenyhelyzetben 5 perc alatt. |
|  |  |  |
| 25:04 | Vicki | 5 perc. Nekem nem fog ilyen gyorsan menni. |
|  |  |  |
| 25:08 | Filipe | Nem baj az. |
|  |  |  |
| 25:10 | Vicki | **Elméletben minden pofonegyszerű. Kicsavarozom, aztán kiveszem a lengéscsillapítót.** |
|  |  |  |
| 25:16 | Filipe | És kihúzod. |
|  |  |  |
| 25:17 | Vicki | Mindkettőt lecserélem? |
|  |  |  |
| 25:18 | Filipe | Igen. Ha egyet le kell cserélni, a másikat is cseréljük. |
|  |  |  |
| 25:22 | Vicki | Tényleg? Mindig mindkettőt? |
|  |  |  |
| 25:24 | Filipe | Igen. |
|  |  |  |
| 25:26 | Vicki | **Egy pár 5 ezer fontba kerül, vagyis nem olcsó mulatság. Most egy új szett helyet a régit rakjuk majd vissza.** |
|  |  |  |
| 25:33 |  | Szólj, ha mehet! |
|  |  |  |
| 25:34 | Filipe | Nyomhatod. |
|  |  |  |
| 25:37 |  | Látod, nem mindig könnyű. |
|  |  |  |
| 25:39 | Vicki | Hát nem. |
|  |  |  |
| 25:41 |  | **A felforrósodás komoly probléma, ezért fontos, hogy a hűtésük biztosítva legyen.** |
|  |  |  |
| 25:46 |  | Mesélj a légbeszívóról! |
|  |  |  |
| 25:48 | Filipe | Folyamatosan friss levegőt áramoltatunk hozzájuk. |
|  |  |  |
| 25:52 | Vicki | Ez hűti a lengéscsillapítót? |
|  |  |  |
| 25:53 | Filipe | Pontosan. |
|  |  |  |
| 25:55 | Vicki | **Most pedig lássuk, melyikünk a gyorsabb!** |
|  |  |  |
| 25:59 |  | Jöhet a verseny? |
|  |  |  |
| 26:02 | Filipe | Igen! |
|  |  |  |
| 26:03 | Vicki | **Filipe a nehezebb hátsó felfüggesztést cseréli ki, miközben én az elsőnek feszülök neki. Papíron így legalább 2 perces előnnyel indulok.** |
|  |  |  |
| 26:12 |  | Mehet? |
|  |  |  |
| 26:13 | Felipe | Mehet! |
|  |  |  |
| 26:14 | Vicki | Három, kettő… |
|  |  |  |
| 26:19 |  | Máris le vagyok maradva. |
|  |  |  |
| 26:22 |  | **A mai 27 fokos hőség alig pár fokkal marad el a januári Dakar-rali átlagos hőmérsékletétől.** |
|  |  |  |
| 26:33 |  | **A csavaranyák hő hatására tágulnak, és ezért nehéz őket leszedni.** |
|  |  |  |
| 26:39 |  | Na, végre! |
|  |  |  |
| 26:41 |  | **A meleg ellenére a valódi körülmények közelébe sem érünk.** |
|  |  |  |
| 26:46 |  | Ha homokban kéne ezt csinálnom, biztosan nehezen tudnék kitámasztani. |
|  |  |  |
| 26:52 |  | Sikerült kiszabadítanom, nagyon jó. |
|  |  |  |
| 26:56 |  | **Filipe már a visszaszerelésnél jár, nekem meg csak most sikerült leszerelnem.** |
|  |  |  |
| 27:01 |  | **De mivel még dolgozik, ne temessük az esélyeimet!** |
|  |  |  |
| 27:08 |  | Filipe! Hol tartasz? |
|  |  |  |
| 27:09 | Filipe | Még dolgozom. |
|  |  |  |
| 27:11 | Vicki | **Úgy tűnik, elkiabáltam.** |
|  |  |  |
| 27:18 |  | **7 perc alatt végez a cserével. Nekem még legalább 3 perc kell.** |
|  |  |  |
| 27:26 |  | Végeztél? |
|  |  |  |
| 27:28 |  | Ügyes vagy. |
|  |  |  |
| 27:31 |  | Szép munka. |
|  |  |  |
| 27:32 | Filipe | Mit gondolsz? |
|  |  |  |
| 27:33 | Vicki | Nagyon nehéz! Ráadásul a sofőr és a navigátor versenyoverallban csinálják ezt. Kesztyűben és sisakban szerelnek rettentő hőségben. Nagyon nehéz. |
|  |  |  |
| 27:49 |  | **Már csak egy kihívás maradt. Nemsokára megkapom ennek a csodálatos raliautónak a kulcsát és összemérhetem tudásomat Nani Roma Dakar-legendával.** |
|  |  |  |
| 27:57 |  | Mennyit mentem? |
|  |  |  |
| 28:03 | Tiff | **A Forma-1-es csapatoknál egyvalami minden másnál fontosabb: az adatok.** |
|  |  |  |
| 28:09 |  | **A modern versenyautókban több mint 300 szenzor mér mindent a fékhőmérséklettől kezdve a váltásokon át egészen addig, hogy hol marad idő egy-egy körben.** |
|  |  |  |
| 28:20 |  | És most már a Forma-1-es szintű adatok nem csak a Vettelhez és Hamiltonhoz hasonlóak kiváltságai, hiszen az elmúlt évben több eszköz is megjelent, ami az autó és a sofőr teljesítményéről ad mindent kimerítő visszajelzést. |
|  |  |  |
| 28:36 |  | **Íme, néhány példa: az Aim Solo, a Qstarz Racing Club és a Race Logic teljesítménydoboza.** |
|  |  |  |
| 28:46 |  | **Egy hatfontos telefonos alkalmazást is kipróbálok. Mindegyiket a szélvédőre kell tenni, és GPS-jelet haszálva szolgáltatnak adatot.** |
|  |  |  |
| 28:56 |  | **Három kemény tesztet fogok elvégezni ebben a 360 km/h-s csúcssebességű Noble N600-asban. Hogy megtudjuk, melyik a legjobb, egy több csapat által is használt, 15 ezer fontos adatrögzítővel fogom leellenőrizni a mérések pontosságát, hogy tudjuk, nem vernek át minket.** |
|  |  |  |
| 29:20 |  | Miközben én 650 lóerőt próbálok az aszfalton tartani, ezek az eszközök lemérik, mennyi idő alatt gyorsulok százra. |
|  |  |  |
| 29:32 |  | **Az első különbségek már itt kijönnek. A Race Logic és az Aim egyből elindul, de a másik kettőt kézzel kell elindítanom.** |
|  |  |  |
| 29:41 |  | A telefonon meg kell nyomnom a start gombot, a Qstarz pedig visszaszámol, szóval három másodperc múlva el kell indulnom. |
|  |  |  |
| 29:51 |  | Három, kettő, egy, mehet! |
|  |  |  |
| 29:58 |  | Kipörög a kerék. Imádom ezt az autót, nem csak százra akarok vele gyorsulni, hanem 200-ra, 210-re vagy még többre. |
|  |  |  |
| 30:12 |  | Ez a Noble egyszerűen óriási. |
|  |  |  |
| 30:17 |  | A Qstarz 5,739 másodpercet mutat, a Solo 5,18-at, és… |
|  |  |  |
| 30:26 |  | **És a másik két érték leolvasásához segítségre szorulok.** |
|  |  |  |
| 30:30 |  | Az applikáció 5,1-et mutat, szóval 5,1, 5,3, 5,1… |
|  |  |  |
| 30:36 |  | A Race Logic pedig 4,9-et. |
|  |  |  |
| 30:43 |  | **Vajon melyik eszköz mérése lett pontos? Az adatrögzítőnk, Kieran fogja megsúgni, mennyit mért a versenytechnológia.** |
|  |  |  |
| 30:50 |  | Mindent mutattak 4,9-től 5,379-ig. Mennyi volt? |
|  |  |  |
| 30:58 | Kieran | 4,97. |
|  |  |  |
| 30:59 | Tiff | 4,97. |
|  |  |  |
| 31:03 |  | **Egyedül a Race Logic rögzítette pontosan a gyorsulásomat, de az apró kijelzőjét nagyon nehéz leolvasni.** |
|  |  |  |
| 31:14 |  | Oké, jöhet a gyorskör. A Race Logicot és a Solót beállítottuk, a Qstarzt viszont kézzel kell elindítanom a rajtvonalnál… Most! |
|  |  |  |
| 31:29 |  | **A telefonos applikáció nem figyeli a helyzetünket, ezért ebből a körből kimarad.** |
|  |  |  |
| 31:35 |  | A turbó csak úgy dübörög. |
|  |  |  |
| 31:40 |  | A gyors jobbos után egy szűk jobbos jön. |
|  |  |  |
| 31:47 |  | Tiff komám, óvatosan bánj a gázzal! |
|  |  |  |
| 31:54 |  | Mindjárt áthaladok a célvonalon. |
|  |  |  |
| 32:00 |  | Nos, Kieran, kaptam egy 1:12,3-at és kettő 12,4-et. Mit mond a versenytechnológia? |
|  |  |  |
| 32:07 | Kieran | A kettő között. 1:12,33. |
|  |  |  |
| 32:11 | Tiff | **A Race Logic teljesítménymérő ismét valamivel pontosabbnak bizonyul a többi eszköznél. De vajon hogy birkóznak meg az utolsó, legkeményebb tesztünkkel?** |
|  |  |  |
| 32:21 |  | Végül, de nem utolsó sorban a G-erő teszt. A Race Logicot beállítottam. A Qstarz is rendben. Elindítom szépen az alkalmazást. |
|  |  |  |
| 32:35 |  | Az Aim Solo viszont most nem versenyez, mert nem méri az erőhatást. Meglepő. |
|  |  |  |
| 32:42 |  | **Mindent kisajtoltam a Noble-ből, hogy a lehető legmagasabb értéket kapjam.** |
|  |  |  |
| 32:52 |  | 1,25 a telefonos applikáción. |
|  |  |  |
| 32:56 |  | **A Race Logic alacsonyabb értéket mutat, szerinte nem volt olyan erőszakos a kanyarbevétel. A Qstarz viszont csak egy grafikont rögzít, amivel nem sokra megyünk.** |
|  |  |  |
| 33:06 |  | Csak két értéket kaptam végül. 1,15 és 1,25. Melyik áll közelebb a valósághoz? |
|  |  |  |
| 33:13 | Kieran | 1,13 G volt a maximum. |
|  |  |  |
| 33:16 | Tiff | Szóval a Race Logicnak volt igaza, a telefon pedig túllihegte a dolgot. |
|  |  |  |
| 33:23 |  | **6 fontért az applikáció megközelítőleg jól mutatja a gyorsulást és az erőhatást, de köridőt nem mérhetünk vele.** |
|  |  |  |
| 33:32 |  | **A Qstarzé a legszebb kijelző, de zavaró, hogy kézzel kell elindítani minden teszt előtt.** |
|  |  |  |
| 33:40 |  | **A 250 fontos Solo a legrészletesebb, jó az ár-érték aránya, de mivel az erőhatást nem méri, szoros csatában végül lemarad a pontosabbnak bizonyuló Race Logictól.** |
|  |  |  |
| 33:52 |  | **Lehet, hogy a képernyője aprócska, de hihetetlenül közel kerül a 15 ezer fontos profi gép pontosságához. Ez a legjobb választás, ha Forma-1-es telemetriai adatokat szeretnénk kapni az autónkról.** |
|  |  |  |
| 34:12 | Jonny | **Ha nincsen pénzük a Jason által vezetett 300 ezer fontos Lamborghini Aventadorra, mégis hasonló élvezetekre vágynak, akkor szerencséjük van.** |
|  |  |  |
| 34:24 |  | Szemkápráztató stílus, ülésbe szegező sebesség és összeborzolt hajak. Ezek a méregdrága Lamborghini legjobb pénztárcabarát alternatívái, és már háromezer fonttól elvihetőek! |
|  |  |  |
| 34:38 |  | **Legolcsóbb választásom egy legenda, az Audi TT. A Lamborghini az Audi tulajdona, szóval erős a családi kötelék.** |
|  |  |  |
| 34:50 |  | A TT kapható 1,8-as, 20 szelepes, 4 hengeres, 225 lóerős turbómotorral, vagy 3,2-es, 247 lóerős V6-ossal. |
|  |  |  |
| 35:06 |  | A kezelhetőség nem a TT legerősebb tulajdonsága, ezt elismerem, hiszen a kasztnija alapját a ’90-es évek 4. generációs Golfja adja. Mivel négykerék-meghajtású, biztos lábbal vezethetjük, de nem túl fürge, ami természetesen nagy súlyának tudható be. |
|  |  |  |
| 35:26 |  | **Mivel részben megegyezik a Golffal, a TT fenntartása nem drága, de azért nem árt odafigyelni.** |
|  |  |  |
| 35:32 |  | Az Audi vízpumpáit műanyag propellerek hajtják, amik hajlamosak elromlani, és akár két és fél ezres kárt is okozhatnak a motorban. Szóval, ha olyan autóval van dolguk, amelynél nem egyértelmű, hogy kicserélték-e a vízpumpát, jobb, ha gyorsan beszereznek egyet 190 fontért a saját békességük érdekében. |
|  |  |  |
| 35:50 |  | **Ha lyuk van a teljesítményben, valószínűleg a légtömegközponttal van a hiba. Ha a lyuk eltűnik, miután kihúzta, 70 fontot kell szánnia egy új alkatrészre.** |
|  |  |  |
| 36:01 |  | **A TT az egyik legjobb ár-érték arányú kabrió a piacon, de újabb ötezer fontért ezt az olasz csődört, az Alfa Romeo Spidert is elvihetik.** |
|  |  |  |
| 36:12 |  | Az Alfa Romeo a ’60-as évek közepétől épít Spider kabriót. Ezt a modellt a gyönyörű Alfa Romeo Breráról mintázták, és nem is nagyon nyúlhatunk vele mellé a használtautók piacán. |
|  |  |  |
| 36:26 |  | Nem egy gyors autó, alig 185 lóerős. Nem érzem kifejezetten fürgének, és nem nyújt extrát a kasztni tekintetében sem, de egyáltalán nem is ez a Spider lényege. |
|  |  |  |
| 36:38 |  | Itt minden a vezetésről szól. Lassan kell menni, hogy mindenkinek legyen ideje megbámulni minket. |
|  |  |  |
| 36:47 |  | **A szakértők szerint ez az Alfa egyik legjobban összerakott autója, de ez sem tökéletes.** |
|  |  |  |
| 36:53 |  | A hátsó felfüggesztő rugók könnyen elhasználódhatnak. Ezt legkönnyebben úgy állapíthatjuk meg, hogy felemeljük az autót, és közelről szemügyre vesszük a kerekeket. Ha csak egy apró repedés is van a rugókon, a lecserélésük 230 fontba fog kerülni. |
|  |  |  |
| 37:11 |  | **A szolenoid és az olajszint érzékelő is hajlamosak elromlani, egy-egy új darab pedig 60, illetve 140 fontba kerül. A műszerfalon felvillanó lámpa jelzi a hibát.** |
|  |  |  |
| 37:22 |  | **Az Alfa osztozik az Aventador olasz temperamentumán, de a csúcsválasztásom a TVR Tamora.** |
|  |  |  |
| 37:36 |  | Észveszejtő! |
|  |  |  |
| 37:45 |  | Ha van olyan autó, ami felébreszti a holtakat… |
|  |  |  |
| 37:50 |  | Az ez. |
|  |  |  |
| 37:52 |  | Ez volt a TVR válasza a BMW Z3-ra és a Porsche Boxsterre. De ahelyett, hogy a németeknél látott szilárd utat követték volna, |
|  |  |  |
| 38:03 |  | a TVR legyintett egy nagyot, megtartotta a stílust, de csinált egy saját, bődületes versenymotort. |
|  |  |  |
| 38:14 |  | És a biztonsági kérdést is elaprózták. |
|  |  |  |
| 38:18 |  | Nincs benne más… |
|  |  |  |
| 38:22 |  | Nincs benne más, csak 350 lóerő, ami a jó öreg ötsebességes váltón keresztül jut el a hátsó kerekekbe. |
|  |  |  |
| 38:31 |  | **A TVR egy igazi bestia, és hogy ne kelljen ennek megfelelő számlákat fizetniük, most jól figyeljenek!** |
|  |  |  |
| 38:39 |  | Ahogy azt a TVR-tól megszokhattuk, a motor alapos karbantartást igényel. Győződjenek meg róla, hogy elvitték-e az autót 10 ezer kilométerenként szervizbe, és hogy a szelepemelőket 20 ezer kilométerenként meghúzták. Ha nem vigyáztak a motorra, a teteje elkophat, ami 5 ezer fontos kiadással jár. |
|  |  |  |
| 38:58 |  | **Ellenőrizzék, hogy cserélték-e már a diffúzor tartó hüvelyt! Ha már elkopott, azt 500 fontunk fogja bánni.** |
|  |  |  |
| 39:06 |  | Végül pedig, az utastéren is meglátszik az idő múlása. Alaposan nézzék meg a varrást, hogy nem kezdett-e még el szétbomlani! |
|  |  |  |
| 39:14 |  | Az elektromos komponenseket is érdemes átnézni. Az ablakemelőt is, de legfőképp az LCD-kijelző a műszerfalon. Előfordul, hogy pixelhibás a kijelző, és ezt 300 font megjavítani. |
|  |  |  |
| 39:31 |  | **Ha tehát a Lamborghini Aventador színpadiasságára és sebességére vágynak, de nincs 300 ezer fontjuk, szerezzék be inkább valamelyik pénztárcabarát alternatívát!** |
|  |  |  |
| 39:45 | Tiff | **Nemsokára szemtanúi lehetünk Vicki életének legkeményebb fizikai és szellemi kihívásának.** |
|  |  |  |
| 39:53 | Vicki | A torkomban dobog a szívem. |
|  |  |  |
| 39:54 | Narrátor | **Ön tudja, melyik versenypályán rendezték meg a legtöbb Forma-1-es nagydíjat?** |
|  |  |  |
| 40:01 |  | ***3. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 41:04 | Narrátor | **A legtöbb Forma-1-es nagydíjat az olaszországi Monzában rendezték meg, szám szerint 63-at.** |
|  |  |  |
| 41:10 | Vicki | Üdvözlöm önöket az X-Raid Dakar-csapat kulisszái mögül! Voltam már navigátor és szerelő, most pedig végre a volán mögé ülhetek. |
|  |  |  |
| 41:22 |  | **Elérkeztünk az autósport legnehezebb feladataival tett kalandozásom fináléjához. Ezzel a kétszeres Dakar-győztes raliautóval körözök az X-Raid németországi főhadiszállásán. Mivel 180 km/h a végsebessége a homokban, nem lesz könnyű dolgom.** |
|  |  |  |
| 41:38 |  | Az X-Raid helyi tesztpályáján, egy kőbánya területén fogom vezetni ezt a 750 ezer fontos gépet, de mivel még sosem vezettem ilyen autót, előbb elmegyünk egy próbakörre. |
|  |  |  |
| 41:51 |  | Hol a kulcs? Ja, nincs is. |
|  |  |  |
| 41:55 |  | **A tanítóm, Nani Roma már 17 Dakar-ralit nyomott végig. Jobb tanárt aligha kívánhatnék, de elég ijesztő egy ekkora legenda mellett ülni. Remélem, nem szúrom el.** |
|  |  |  |
| 42:13 | Nani | Nagyon jó! |
|  |  |  |
| 42:17 | Vicki | Induláskor nem nagyon érezni a kuplungot, de aztán félúton fogni kezd, és egyből megindul az autó. |
|  |  |  |
| 42:22 | Nani | Érzed, ahogy megindul. Az utcai autókban ha nem érzed… |
|  |  |  |
| 42:27 | Vicki | Fontos volt, hogy lassan induljak, mert még sosem vezettem az autót, nem tudom, hol van a határa. Úgy gondoltam, ezzel járok a legjobban. |
|  |  |  |
| 42:35 |  | **Alig néhány kanyar után kezdek ráérezni az autó ízére.** |
|  |  |  |
| 42:39 |  | Azt hittem, nehéz lesz kormányozni, de egyáltalán nem az. |
|  |  |  |
| 42:45 | Nani | Nem, kifejezetten könnyű. Precíz az autó. |
|  |  |  |
| 42:50 | Vicki | Nani! Nem látok semmit a töltésről. |
|  |  |  |
| 42:53 | Nani | Óvatosan, itt lesz egy lejtő, de nem vészes. Nyomhatod! Fék, balkanyar. Tökéletes. |
|  |  |  |
| 43:03 | Vicki | Milyen tippet adnál a homokon való vezetéshez? |
|  |  |  |
| 43:06 | Nani | Tartsd a sebességet, ne állj meg a homokban! |
|  |  |  |
| 43:11 | Vicki | Oké. |
|  |  |  |
| 43:12 | Nani | Ha megállsz, be fogsz ragadni. Érezd az autót, de ne erőltesd! |
|  |  |  |
| 43:17 | Vicki | **Ingatag felületen nem egyszerű feladat megállítani az autót, a Dakar során pedig a hátsó kerekeket még hűteni is kell.** |
|  |  |  |
| 43:26 | Nani | Fékezz! Jobb kanyar. |
|  |  |  |
| 43:29 | Vicki | Próbálkozom. |
|  |  |  |
| 43:30 |  | A legnehezebb az volt, hogy elhiggyem az autónak, hogy át tud kelni bármilyen rázós felületen. |
|  |  |  |
| 43:38 |  | **Most, hogy megismerkedtem az autóval, ideje, hogy felszívjam magam és kicsit odalépjek a gáznak.** |
|  |  |  |
| 43:45 |  | Olyan gyorsan pörög fel, hogy nincs időm a sebváltóért nyúlni. |
|  |  |  |
| 43:51 |  | Volt egy bukkanó. Az elején nagyon féltem, de most tövig nyomom a gázt. |
|  |  |  |
| 43:57 | Nani | Még mehet. Most vissza kettesbe! Jó. |
|  |  |  |
| 44:00 | Vicki | Hamarabb kell fordulnom, mint egy versenyautóval fordulnék, és végig kell mennem egy töltésen, aminek mállik az oldala. De Nani oldalán, szóval mindegy. |
|  |  |  |
| 44:12 | Nani | Kettesbe! |
|  |  |  |
| 44:13 | Vicki | Egyes? |
|  |  |  |
| 44:14 | Nani | Most az egyes. |
|  |  |  |
| 44:16 | Vicki | A lejtőn fékezve rendesen érzem az autó súlyát. Korán fordulok, engedem kilengeni a hátulját, hogy irányba álljak és már nyomhatom is. |
|  |  |  |
| 44:27 | Nani | Tökéletes. |
|  |  |  |
| 44:29 | Vicki | **A leckének vége, de Nani ellát még egy atyai jó tanáccsal, mielőtt belevágnék.** |
|  |  |  |
| 44:34 | Nani | Most így fogod a kormányt. |
|  |  |  |
| 44:36 | Vicki | Mint a versenypályán. |
|  |  |  |
| 44:38 | Nani | De néha muszáj egy kicsit… |
|  |  |  |
| 44:40 | Vicki | Adogatni? Pörgetni? |
|  |  |  |
| 44:42 | Nani | Igen. |
|  |  |  |
| 44:43 | Vicki | **Nani korábban 1 perc 25-ös köridőt ment. A vezetésemet elnézve Nani nem néz ki belőlem 2 percnél jobb időt. Kihívás elfogadva!** |
|  |  |  |
| 44:53 |  | Nem állítod meg fél távnál az órát? |
|  |  |  |
| 44:56 |  | A kedvemért? |
|  |  |  |
| 44:58 | Nani | Mennyit fizetsz érte? Hajrá! Három, kettő, egy, rajt! |
|  |  |  |
| 45:08 | Vicki | Amikor elindult az óra, egyből átjárt az adrenalin, minden erőmmel koncentráltam. Szinte repültem. |
|  |  |  |
| 45:15 |  | Azta! |
|  |  |  |
| 45:17 |  | Annyira izgultam, hogy az első kanyarban el is fékeztem magam. |
|  |  |  |
| 45:21 |  | Az órával versenyzem. |
|  |  |  |
| 45:23 | Nani | Nagyon jó. Oké, nyomhatod. |
|  |  |  |
| 45:26 | Vicki | Nyomom, Nani. Nyomom. |
|  |  |  |
| 45:28 | Nani | Jól ráérzett a fékezésre, ami nagyon fontos ennél az autónál. |
|  |  |  |
| 45:32 |  | Menj! Menj! |
|  |  |  |
| 45:34 | Vicki | Istenem! A torkomban dobog a szívem. |
|  |  |  |
| 45:38 |  | Más fokozatban vettem a kanyarokat, ezért sokkal jobban tudtam kigyorsítani. |
|  |  |  |
| 45:42 | Nani | Nyomjad! |
|  |  |  |
| 45:44 | Vicki | Lenyűgöző, milyen feszült lesz az ember, ha mérik a teljesítményét. |
|  |  |  |
| 45:48 | Nani | Mehetsz! Fék! |
|  |  |  |
| 45:50 |  | Nagyon meglepett. |
|  |  |  |
| 45:53 |  | Nagyon jól vezetsz. |
|  |  |  |
| 45:57 | Vicki | **Az utolsó kanyar jön, de vajon 2 percen belül leszek?** |
|  |  |  |
| 46:03 |  | Mennyi lett, Nani? |
|  |  |  |
| 46:06 |  | Mennyit mentem? |
|  |  |  |
| 46:08 |  | 1 perc 41? |
|  |  |  |
| 46:12 |  | Nem hiszem el! |
|  |  |  |
| 46:15 |  | **Nagyon jó érzés volt, hogy csak 16 másodperccel maradtam le a sportág egyik legtapasztaltabb versenyzőjétől a saját pályáján.** |
|  |  |  |
| 46:24 |  | Megtiszteltetés, hogy vezethettem ezt az autót. Nagyon ellentmondásos volt, mert időnként egész könnyednek éreztem, máskor viszont, főleg fékezésnél éreztem, ahogy az autó súlya rám nehezedik. |
|  |  |  |
| 46:36 |  | De nagyon boldog vagyok, és Nani elvárásait is felülmúltam. Remekül érzem magam. |
|  |  |  |
| 46:42 | Nani | Szerintem nagyon élvezte, akárcsak én. Nagyon jó kis napot zártunk. |
|  |  |  |
| 46:50 | Vicki | Hosszú jobbos visszafordító. |
|  |  |  |
| 46:53 |  | Aztán jön a kőkapu. Kőfalak. |
|  |  |  |
| 46:58 |  | Úgy izgulok, azt se tudom, hová nézzek. |
|  |  |  |
| 47:02 |  | Mindjárt jön egy alagút, kanyarodj előtte balra és beértünk a célba. |
|  |  |  |
| 47:08 |  | Ja, igen, kábé 30 méter. |