Discovery

Fifth Gear

Ötödik sebesség

**22. évad, 16. rész**

**ESD 938412 B**

Magyar szöveg: Szigeti Patrik

***Szereplő Neme Kora***

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tiff | férfi | 60-65 |
| Jason | férfi | 45-50 |
| jonny | férfi | 35-40 |
| VICKI | nő | 40-45 |
| Andreas | férfi | 20-25 |
| Tanner | férfi | 40-45 |
| Loeb | férfi | 40-45 |
| Kris | férfi | 35-40 |
| Graham | férfi | 45-50 |
| Jon | férfi | 35-40 |

**Kiejtési Lista:**

Andreas Bakkerud ándreász bákkerud

Jason dzsészön

Caterham kéterhem

Vicki viki

Ford Transit Sport Van ford tranzit sport ven

Loheac loeák

Super Car szuperkár

Citroen DS3 szitroen dé-es-3

Saab száb

Peugeot 206 pözsó 205

WRC vé-er-cé

Sebastian Loeb szebásztián lőb

Petter Solberg peter szolberg

Tanner Foust tener fouszt

Joker-kör dzsóker-kör

spoiler szpojler

Euro NCAP euró enkep

Bluetooth blútusz

Hyundai Veloster Turbo hjundáj veloszter turbó

Jonny dzsoni

Tiff tif

Rolls-Royce rolsz-rojsz

Ferrari ferrári

Ducati dukáti

Lotus lótusz

Ariel Atom áriel atom

KTM X-Bow R ká-té-em krosszbó er

Radical SR3 SL radikál es-er-3 es-el

Volvo volvó

Subaru Legacy R Spec-B szubaru legászi er spek-bé

Vettel fettel

Red Bull red bull

Kris Meeke krisz meke

Newtonméter nyútonméter

Porsche Cayenne GTS porse kájen gé-té-es

Fiesta fieszta

essexi eszexi

Dunton dánton

Mike Tyson májk tájszon

walkie-talkie vóki-tóki

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 00:24 | Narrátor | ***Ötödik sebesség, 16. rész*** |
|  |  |  |
| 00:28 | Jonny | Üdvözlöm az Ötödik sebesség nézőit Franciaországból! Ez a ralikrossz, az új kedvenc sportágam! |
|  |  |  |
| 00:35 |  | **Betekintek a világ legjobb pilótáit magához vonzó ralikrossz színfalai mögé napjaink legígéretesebb fiatal tehetsége, a norvég Andreas Bakkerud segítségével.** |
|  |  |  |
| 00:47 |  | **És versenyre csábítom a saját 600 lóerős megajárgányában.** |
|  |  |  |
| 00:51 |  | Hihetetlen a turbó hangja! |
|  |  |  |
| 00:53 |  | **Jason az új, 80 ezer fontos Caterhamet teszteli, amit a ringek királyának harangoztak be.** |
|  |  |  |
| 00:59 | Jason | Ez egy nagyon komoly verda. |
|  |  |  |
| 01:01 | Jonny | **Vickitől megtudhatjuk, hogyan sarkítanak az autógyártók a fogyasztási adatokkal.** |
|  |  |  |
| 01:06 | Vicki | És ez csak egyre rosszabb lesz. |
|  |  |  |
| 01:09 | Jonny | **És kiderítjük, hogy az új Ford Transit Sport Van-e a legjobb haszongépjármű a piacon.** |
|  |  |  |
| 01:15 | Tiff | Kikapcsoltam a kipörgésgátlót! |
|  |  |  |
| 01:20 | Jonny | 30 ezer ember gyűlt össze a ralikrossz naptár legnagyobb eseményére. Hadd magyarázzam el, hogy miért ennyire izgatottak! |
|  |  |  |
| 01:31 |  | **Szabadítsunk egy rakás bivalyerős raliautót egyszerre ugyanarra a kemény talajú pályára, és már meg is kapjuk a ralikrosszt!** |
|  |  |  |
| 01:41 |  | **Ez Európa leglátványosabb, és kifejezetten gyorsan növekvő autósportja, ahol a sárdöngölés és a közelharc találkoznak.** |
|  |  |  |
| 01:53 |  | **A Franciaország észak-nyugati részén található Loheac versenypályán járunk az Európa-bajnokság legnagyobb futamán. A verseny után én is megpróbálkozom a ralikrosszal a sportág feltörekvő csillaga, a 22 éves norvég Andreas Bakkerud 600 lóerős bestiájának volánja mögött.** |
|  |  |  |
| 02:12 |  | Hogyan jellemeznéd a ralikrosszt? |
|  |  |  |
| 02:15 | Andreas | Óriási! Szerintem egyszerűen hihetetlen. Folyamatos küzdelem jellemzi. Rengeteg a közelharc. |
|  |  |  |
| 02:23 | Jonny | Próbálj meg nyerni, de össze ne törd az autót, mert holnap szeretném kölcsönkérni. Ha nem gond. |
|  |  |  |
| 02:29 | Andreas | Megígérem, hogy nem töröm össze. Holnapra minden készen fog állni, becsszó. |
|  |  |  |
| 02:34 | Jonny | Szavadon foglak. |
|  |  |  |
| 02:36 |  | **Mielőtt a volán mögé ülnék, egy egész napom van minél többet megtudni erről az elképesztően népszerű sportágról, és felkészülni életem legnagyobb vezetési élményére.** |
|  |  |  |
| 02:46 |  | Óriási érdeklődés övezi a ralikrosszt, és a nemzetközi autósport nagyágyúi is tiszteletüket teszik a versenyen. Megpróbálok némi tanácsot kicsikarni belőlük. |
|  |  |  |
| 02:59 | Tanner | Óriási élmény itt vezetni. Teljes gázzal megyünk, és végig homokot szórunk a minket üldöző szemébe, ami szintén remek érzés. |
|  |  |  |
| 03:08 | Loeb | Hogy miért jó a ralikrossz? A motor erősebb, a kerekek sokkal puhábbak. Zárt pályán versenyzünk sok-sok autóval. Nincs ehhez fogható. |
|  |  |  |
| 03:21 | Kris | Amikor ezeket a 600 lóerős autókat vezetjük, és a rajtnál felsorakozik egymás mellé az öt autó, hogy övé legyen az egyetlen csík aszfalt, akkor igazán felszökik az adrenalin. Ez egy egyedülálló sport. Zseniális a körítés, a nézők is imádják. |
|  |  |  |
| 03:35 | Jonny | **A fő kategóriát Super Carnak hívják, és az itt versenyző autók kevesebb mint két másodperc alatt gyorsulnak százra! Aki pislog, lemarad róla!** |
|  |  |  |
| 03:47 |  | Minden autót kézzel építettek. Ismerősnek tűnhetnek, az például egy Citroen DS3-as, ez is az, az egy Saab, ott van egy Peugeot 206-os, de a külső a WRC-autóknál is erősebb járgányokat rejt. Érdemes rájuk odafigyelni. |
|  |  |  |
| 04:05 |  | **Andreas Bakkerud, az egyetlen napszemüvegben versenyző ember, akit ismerek, máris elkápráztatta a közönséget egy nagy különbségű győzelemmel, miközben a kilencszeres rali világbajnok Sebastian Loeb búcsúzott a küzdelmektől. Most jön a döntő, a norvég fiú karrierjének legnagyobb versenye.** |
|  |  |  |
| 04:23 |  | Ez a Super Car döntője, a nagy pillanat. |
|  |  |  |
| 04:27 |  | A győztes mindent visz. |
|  |  |  |
| 04:29 |  | Bakkerud belső ívről, jó pozícióból rajtol. Ott van Solberg. Foust is bejutott. |
|  |  |  |
| 04:38 |  | Mindjárt felrobban a rajtrács. |
|  |  |  |
| 04:50 |  | Öregem! |
|  |  |  |
| 04:52 |  | **Andreast a második helyre taszítja a rali legenda Petter Solberg. Halálos iramban vezetnek.** |
|  |  |  |
| 05:00 |  | Óriási a küzdelem. |
|  |  |  |
| 05:02 | Andreas | A csapatom szinte üvöltözött a rádión, hogy nyomjam neki. |
|  |  |  |
| 05:07 | Jonny | Ott van Solberg. |
|  |  |  |
| 05:10 |  | Kinyílt Tanner ajtaja! A vezető oldali ajtó teljesen kinyílt! Ez azért kicsit ijesztő lehet. |
|  |  |  |
| 05:18 | Andreas | Ha megtaláljuk az ideális ívet, nem égetjük a kerekeket és tökéletes ritmusban vezetünk, olyan, mintha táncolna az autó. |
|  |  |  |
| 05:27 | Jonny | **A táncolás komolyra fordul a hajtűkanyarban, ahogy Andreas belső íven támadja Solberget, és jobb kigyorsításának hála átveszi a vezetést.** |
|  |  |  |
| 05:37 |  | Most jönnek a jobbosba. |
|  |  |  |
| 05:45 |  | Tanner ajtaja tárva-nyitva, de így is harmadik, szóval nincs gond. |
|  |  |  |
| 05:50 |  | **Minden versenyzőnek teljesítenie kell egy hosszabb, úgynevezett Joker-kört. Fontos, hogy jókor kezdjék meg.** |
|  |  |  |
| 05:59 | Andreas | Nem voltam biztos a győzelemben, csak az utolsó körben mentem el a Joker-körre. |
|  |  |  |
| 06:04 | Jonny | Bakkerud most csinálja a Joker-kört. |
|  |  |  |
| 06:07 | Andreas | Előbb van egy trükkös ugrás, aztán jön a sikán, és utána összevissza rugózik az autó. |
|  |  |  |
| 06:16 | Jonny | Az ott Bakkerud? Igen! |
|  |  |  |
| 06:19 |  | Ő vezet! |
|  |  |  |
| 06:21 | Andreas | Utána már kanyarról-kanyarra nőtt az előnyöm. |
|  |  |  |
| 06:25 | Jonny | Azt hiszem, Bakkerud most már megnyeri. |
|  |  |  |
| 06:30 |  | Igen! |
|  |  |  |
| 06:32 |  | Holnap azt fogom vezetni. |
|  |  |  |
| 06:38 |  | **Andreas Citroenje olyan WRC-legendákat gyűrt le, mint Loeb és Solberg.** |
|  |  |  |
| 06:44 |  | Szép munka volt! |
|  |  |  |
| 06:45 | Andreas | Köszönöm. |
|  |  |  |
| 06:46 | Jonny | Nagyon jó voltál. |
|  |  |  |
| 06:49 |  | **Vajon én hogyan fogok megbirkózni a feladattal?** |
|  |  |  |
| 06:54 |  | Érthető módon eléggé izgulok. |
|  |  |  |
| 06:56 | Andreas | Azt jól teszed. |
|  |  |  |
| 07:00 | Jonny | **A folytatásban: Jason egy Forma-1-es csapat megvásárolható versenyautóját teszteli.** |
|  |  |  |
| 07:06 | Jason | A pulzusomat rendesen felvitte. |
|  |  |  |
| 07:09 | Jonny | **Valaha volt legbizarrabb csapattesztünkön az új Ford Transit Sport Vant vesszük górcső alá.** |
|  |  |  |
| 07:17 | Tiff | Kikapcsoltam a kipörgésgátlót! |
|  |  |  |
| 07:19 | Narrátor | **Ön tudja, hány autót selejteztek le az Egyesült Királyságban 2011-ben?** |
|  |  |  |
| 09:01 |  | **Az Egyesült Királyságban 2011-ben 1,2 millió autót selejteztek le.** |
|  |  |  |
| 09:12 | Tiff | **Most pedig látogassunk el az Ötödik sebesség tesztpályájára!** |
|  |  |  |
| 09:16 |  | Ma a Ford Transit Sport Vant tesztelte a csapat. |
|  |  |  |
| 09:22 |  | **Ez a Ford új nagy teljesítményű Transitja, az Egyesült Királyság legkeresettebb furgonja.** |
|  |  |  |
| 09:28 |  | **A motorháztető alatt egy irdatlan erejű 2,2 literes turbódízel motor lapul. A Ford javított a furgon felfüggesztésén és azt állítja, hogy ebből a kormányzás és a kezelhetőség profitált a legtöbbet.** |
|  |  |  |
| 09:44 | Jason | Egy furgon? |
|  |  |  |
| 09:45 | Vicki | Igen! Imádom a furgonokat! Ez egy Ford Transit. |
|  |  |  |
| 09:50 | Tiff | Az elülső spoilere miatt már azelőtt gyorsnak tűnt, hogy beleültünk volna. |
|  |  |  |
| 09:55 |  | Látjátok a csíkokat? |
|  |  |  |
| 09:56 | Jonny | Teljesen feleslegesek. |
|  |  |  |
| 09:58 |  | Egy kicsit olyan… |
|  |  |  |
| 10:01 | Tiff | Ez egy sportfurgon, az ég szerelmére! |
|  |  |  |
| 10:04 | Vicki | Egyből mindenkinek eszébe jutott a rengeteg csodálatos, furgonhoz kötődő élménye. |
|  |  |  |
| 10:10 |  | Kislány koromban apukám berakott nekem és a bátyámnak egy padot hátra, ők pedig elöl ültek. |
|  |  |  |
| 10:15 | Tiff | Egy Formula Ford az utánfutón úton a hétvégi versenyre. |
|  |  |  |
| 10:18 | Jason | Mi szivacsot tettünk be hátra, és azon aludtunk. |
|  |  |  |
| 10:22 | Jonny | A Transit egy pofás, praktikus, robosztus furgon. |
|  |  |  |
| 10:28 | Vicki | Örömmel tudatom veletek, hogy ez a világ legbiztonságosabb furgonja. Öt csillagot kapott az Euro NCAP tesztjén. |
|  |  |  |
| 10:36 | Jonny | Szóval, ha egy bankrablás után ugyanígy ülnénk, és balesetet szenvednénk, simán túlélnénk. |
|  |  |  |
| 10:41 | Vicki | A világ legjobb menekülősofőrjével ez szóba se jöhet. |
|  |  |  |
| 10:45 | Jason | Jó érzés benne ülni. Kényelmes. |
|  |  |  |
| 10:47 | Jonny | Egyből otthon érzi magát az ember a Transitban. Igazi Ford Focus. |
|  |  |  |
| 10:52 | Vicki | Úszott a luxusban. Fűthető ülések, beépített Bluetooth. |
|  |  |  |
| 10:56 | Tiff | Jason, ezt külön neked csinálták. Iderakhatod a telefonod tölteni. Nem is rossz. |
|  |  |  |
| 11:03 | Jason | Boldogan mennék vele hosszú útra. |
|  |  |  |
| 11:05 | Tiff | Mégis mi értelme a visszapillantónak? |
|  |  |  |
| 11:08 |  | Először kicsit furcsának tartottam, hogy van egy visszapillantó, amivel a válaszfalat nézhetem. |
|  |  |  |
| 11:13 | Jonny | Tolatókamerát integráltak a visszapillantóba. Indítsd be és tedd rükvercbe! |
|  |  |  |
| 11:20 | Tiff | Micsoda ötlet! |
|  |  |  |
| 11:22 |  | Olyan jól állították be, hogy ha utánfutót szeretnénk vontatni, pontosan látnánk, hogyan kell rátolatnunk. Zseniális! |
|  |  |  |
| 11:31 |  | **A Transit igazi luxusfurgon és kifejezetten autószerű. És mivel a sport modellről van szó, kíváncsiak voltunk, mennyire tudja megközelíteni egy autó teljesítményét.** |
|  |  |  |
| 11:42 | Vicki | Indulhattok, fiúk. Akkor indítom a stoppert, amikor ideértek. Sok sikert! |
|  |  |  |
| 11:48 |  | **Utoljára a 184 lóerős Hyundai Veloster Turbót vezettük itt esőben, és azzal Jonny 52,3 másodperces időt futott. Ezt szeretné Tiff túlszárnyalni.** |
|  |  |  |
| 12:00 | Jason | A Tiff néven ismert elmebeteg két kézzel ragadta meg a kormányt. |
|  |  |  |
| 12:05 | Tiff | Kikapcsoltam a kipörgésgátlót! Kikapcsoltam! |
|  |  |  |
| 12:10 | Jonny | Az ilyen furgonokkal az a baj, hogy előhozzák a sztereotípiákat. |
|  |  |  |
| 12:15 | Tiff | Érzem az erőt! |
|  |  |  |
| 12:16 | Jonny | Megy, mint a villám! Megy, mint a villám! Megy, mint a villám! |
|  |  |  |
| 12:24 | Tiff | Lefröcsköltük szegényt. |
|  |  |  |
| 12:26 | Jonny | Tényleg? |
|  |  |  |
| 12:28 | Vicki | Elindítottam a stoppert. |
|  |  |  |
| 12:33 | Tiff | Bámulatosan jól kezelhető és kiegyensúlyozott, a kanyarokat is jól vette. |
|  |  |  |
| 12:43 |  | A füvön nem túl gyors, de hamar visszatalál és felveszi a ritmust. |
|  |  |  |
| 12:50 | Jonny | Azt hittem, a pályáról lecsúszva mozgolódni kezd a furgon, de lenyűgöző volt. |
|  |  |  |
| 12:56 | Tiff | Egész jó, nem? |
|  |  |  |
| 12:57 | Jonny | Igen, nagyon jó. |
|  |  |  |
| 12:59 | Jason | Megfordult a fejemben, hogy felborulunk? De meg ám! |
|  |  |  |
| 13:05 | Jonny | Laprugós a felfüggesztése, elvégre csak egy furgonról van szó! |
|  |  |  |
| 13:14 | Jason | Nagyon jó a tapadása. |
|  |  |  |
| 13:16 | Vicki | 8 másodpercük van a maradék 200 méterre. |
|  |  |  |
| 13:21 |  | Ígéretesnek tűnt. |
|  |  |  |
| 13:23 | Jonny | Gyerünk! |
|  |  |  |
| 13:24 | Tiff | Meg tudom csinálni! |
|  |  |  |
| 13:26 | Jonny | Ez jó lesz. |
|  |  |  |
| 13:28 | Vicki | Nagyon szoros lesz. |
|  |  |  |
| 13:30 | Jason | Állítsd meg! |
|  |  |  |
| 13:35 | Jonny | Kérjük az időt! |
|  |  |  |
| 13:37 | Vicki | Oké, fiúk, 53,2-nél kellene jobb idő, és 53,9-et mentetek. |
|  |  |  |
| 13:46 | Tiff | Hét tized! |
|  |  |  |
| 13:48 | Jason | Nem is rossz. |
|  |  |  |
| 13:49 | Jonny | Hét tized? |
|  |  |  |
| 13:50 | Tiff | Bekapcsolva maradt a légkondi. Kikapcsolom. |
|  |  |  |
| 13:54 | Jonny | Kikapcsoljuk a légkondit, Tiff azt mondja, be tudja hozni a különbséget. |
|  |  |  |
| 13:58 | Tiff | Még egy-két kör és megdöntöttem volna Jonny idejét. |
|  |  |  |
| 14:04 |  | **Lenyűgözött minket, hogy milyen jól kezelte a Sport Van ezeket az istentelen körülményeket. Talán nem olyan gyors, mint egy autó, de így is ez a kedvenc furgonunk.** |
|  |  |  |
| 14:14 | Jonny | A Ford Transit Sport tőlem… kilenc pontot kap. Mert remek kis furgon, értve vagyok? |
|  |  |  |
| 14:24 | Vicki | Az új Transit furgon jól néz ki, gyors, még ha nem is annyira, mint egy autó, de nem számít, mert imádom. Egyszerűen imádom! Hogy hány pont? |
|  |  |  |
| 14:34 |  | Nyolc és fél! |
|  |  |  |
| 14:36 | Jason | Azt hiszem, magas pontszámot fogok neki adni, mondjuk… |
|  |  |  |
| 14:41 |  | Legyen nyolc pont, mert remekül szórakoztunk. |
|  |  |  |
| 14:45 | Tiff | A Ford Transit kiérdemelte életem első tíz pontosát! |
|  |  |  |
| 14:52 |  | **A Ford Transit Sport Van tehát 35 és fél pontot ért el a lehetséges 40-ből.** |
|  |  |  |
| 15:04 | Jason | Mit szólna hozzá, ha lenne egy saját versenyautója? |
|  |  |  |
| 15:09 |  | **Ennél közelebb aligha juthat hozzá. Íme, az új Caterham SP300R! Egy 80 ezer fontos gépállat, ami annyira durva, hogy közúton nem is vezethetjük.** |
|  |  |  |
| 15:20 |  | **Kifejezetten autós nyílt napokra tervezték, és lényegében ez a következő lépcsőfok a gazdag autórajongók számára a Rolls-Royce, a Ferrari és a Ducati után.** |
|  |  |  |
| 15:36 |  | De nem csak játszadozni lehet vele, valóban versenyzésre termett. A Caterham a brit Lolával együttműködve építette meg, akik Forma-1-es autóktól megbízhatósági autókig mindent csináltak már. |
|  |  |  |
| 15:49 |  | **A Caterhamnek most már saját Forma-1-es csapata is van, nem csak az öreg Lotus 7-es újragondolásából élnek.** |
|  |  |  |
| 15:59 |  | Minden hozzávaló adott: versenyzői múlt, szakértelem, egy Forma-1-es istálló emblémája, de mindez semmit sem számít, ha a 80 ezres nindzsa nem kell életre a kezeink között. |
|  |  |  |
| 16:15 |  | **Kíváncsi vagyok, vajon felcsigáz-e a közvetlenül a fejem mögött elhelyezett motor.** |
|  |  |  |
| 16:26 |  | Ez egy nagyon komoly gép, nem lehet vele szórakozni, végig koncentrálni kell. |
|  |  |  |
| 16:33 |  | 2,8 másodperc alatt gyorsul százra, szóval felveszi a versenyt a piac leggyorsabb autóival. Meg kell hagyni, hogy a versenypályán is piszkosul gyorsnak érzem. |
|  |  |  |
| 16:50 |  | A motor egyáltalán nem csúcstechnológiás vagy forradalmi, egy sima 2 literes, 4 hengeres Ford motort kapunk, de feltöltötték! |
|  |  |  |
| 17:00 |  | A feltöltött motorok teljesítmény-átadását jobban szeretem a turbótöltősökénél, mert kicsit simább, egyenletesebb és nem ránt hirtelen nagyokat. |
|  |  |  |
| 17:10 |  | 300 lóerős, illetve beépítettek egy gombot az előzésekhez, amivel újabb 30 lóerőt kapunk néhány másodperc erejéig. |
|  |  |  |
| 17:27 |  | **Az SP300R-hez kísértetiesen hasonló teljesítményt kínál az Ariel Atom, a KTM X-Bow R és a Radical SR3 SL. És ami mellettük szól, hogy őket akár közutakon is vezethetjük.** |
|  |  |  |
| 17:48 |  | De az igazi varázsa a versenykészségében rejlik. A bukókeretet és a kasztnit az Autósport Szövetség is versenyzésre alkalmasnak nyilvánította. Az alapfelszereltségbe 6 pontos biztonsági öv, poroltó, saját gyártású versenygumik és még egy csomó finomság tartozik. |
|  |  |  |
| 18:06 |  | **A hátsó felfüggesztést egy Formula-3-as autóból vették kölcsön, és a Caterham még egy saját versenysorozat indításának gondolatával is kacérkodik.** |
|  |  |  |
| 18:17 |  | **Az autó célja, hogy minél gyorsabban körbeérjünk a pályán, de vajon elég stabil és jól irányítható, hogy egy amatőr is megbirkózzon vele?** |
|  |  |  |
| 18:26 |  | Nem biztos, hogy zöldfülűeknek való, mert elég nehéz a határon autózni. De ha üt, akkor nagyot üt. |
|  |  |  |
| 18:35 |  | **Az autó csupán 585 kg, és 250 km/h-nál a szélnek köszönhetően 450 kg leszorítóerőt is kapunk. Mivel ez majdnem megduplázza az autó súlyát, a tapadásra nem lehet panasz.** |
|  |  |  |
| 18:50 |  | **Viszont eszméletlenül merev felfüggesztés kell, hogy ki tudjuk hozni belőle a legtöbbet.** |
|  |  |  |
| 18:56 |  | Puha felfüggesztéssel lemaradnánk az autó dinamikájának minden előnyéről. Ez egy nagyon komoly verda. |
|  |  |  |
| 19:08 |  | Kitűnő. A pulzusomat rendesen felvitte. |
|  |  |  |
| 19:13 |  | Kár, hogy nem látják a számat, mert fülig ér a mosolyom. |
|  |  |  |
| 19:30 |  | **Az SP300R kétségkívül extrém járgány.** |
|  |  |  |
| 19:39 |  | Nem túl kényelmes. |
|  |  |  |
| 19:40 |  | **Nem nyílt napokra való. Ez egy igazi, hús-vér versenyautó!** |
|  |  |  |
| 19:46 |  | Baromi gyors. |
|  |  |  |
| 19:47 |  | **De 80 ezer font temérdek pénz, és mivel nincs még hol versenyezni vele, valószínűleg jobban járunk egy régi Formula-3-as autóval, ami csak két kategóriával kisebb a Forma-1-es gépeknél, és sokkal olcsóbb is.** |
|  |  |  |
| 19:59 |  | Az SP300R kifejezetten izgalmas és sokkal pezsdítőbb néhány közútra is alkalmas riválisánál. Viszont éppen az utak mellőzése miatt lenne óriási áldozat. Én inkább lemondanék a pezsgés egy részéről és keresnék egy mindennap használható verdát. |
|  |  |  |
| 20:22 | Tiff | **Jöjjenek az olcsó alternatívák! Nemrég minden idők legmagasabb pontszámával illettük a Ford Transit Sport Vant, és annyira imádtuk, hogy most három olyan kombit mutatunk be, amik szintén elég tágasak, csak barátságosabb az árcédulájuk.** |
|  |  |  |
| 20:40 |  | Elsöprő teljesítmény, hatalmas utastér és kiváló kezelhetőség. Ezek a fantasztikus Transit furgon pénztárcabarát alternatívái, amik 26 ezer helyett akár már 1500 fontért is elvihetőek. |
|  |  |  |
| 20:57 |  | **Legolcsóbb választásom főleg az autópálya-rendőrség körében volt népszerű. Íme, a Volvo 850R mindössze 1500 fontért.** |
|  |  |  |
| 21:09 |  | A ’90-es évek derekán a Volvo azon fáradozott, hogy végre ne keltsék dohos régiségkereskedők benyomását, ezért úgy döntöttek, hogy készítenek egy nagy teljesítményű autót és összeállnak a legendás T5-tel. |
|  |  |  |
| 21:22 |  | Előre és hátulra is raktak egy spoilert, hogy a T5-R-nek legyen esélye a brit túraautó-bajnokságban. A sikert megünnepelendő alkották meg a 850R végső változatát. |
|  |  |  |
| 21:38 |  | A jó öreg turbólyuk sem maradhatott el. |
|  |  |  |
| 21:42 |  | Még mai szemmel nézve is gyors az autó, hiszen csúcssebessége 250 km/h, és 6,7 másodperc alatt gyorsul százra. |
|  |  |  |
| 21:54 |  | **A Volvo híres autói minőségéről, de azért nem árt odafigyelni.** |
|  |  |  |
| 22:00 |  | Pörgessék fel a motort! |
|  |  |  |
| 22:03 |  | Nézzék meg, nem szivárog-e kék füst a kipufogóból, mert az a turbótömítés meghibásodását jelentheti, és ilyenkor a motor nem éget elég olajat. Egy új turbó 700 fontba kerül. |
|  |  |  |
| 22:16 |  | **Ha a motor meleg, húzzák ki a nívópálcát! Ha füst tör elő, a főtengely szellőztetőrendszerével van a hiba, ami szintén 700 fontos meló.** |
|  |  |  |
| 22:27 |  | Nézzék meg közelről a hátsó lengéscsillapítókat is, hogy nem szivárognak-e! Ennek cseréje darabonként 270 fontba kerül. |
|  |  |  |
| 22:38 |  | **A 850R bagóért kínál teljesítményt és gyakorlatiasságot, de újabb 3500 fontért már valami sokkal modernebbet is vehetünk. Egy Subaru Legacy R Spec-B-t.** |
|  |  |  |
| 22:53 |  | Az ilyen autók miatt szeretjük a pénztárcabarát alternatívákat, mert így lehetőségünk van kevésbé ismert autókat is megismertetni önökkel. |
|  |  |  |
| 23:05 |  | A Subaru Legacy R Spec-B egy remek kombi. |
|  |  |  |
| 23:11 |  | Az Impreza WM kasztni alatt a két literes, négy hengeres, turbótöltős motor helyén egy 3 literes, 6 hengeres motor dübörög, ami valamivel simább teljesítmény-leadást engedélyez, de ugyanúgy összkerékhajtással operál. |
|  |  |  |
| 23:36 |  | **A Subaruk műszaki erősségükről ismertek. De azért nem árt vigyázni.** |
|  |  |  |
| 23:41 |  | Vezetés közben győződjenek meg róla, hogy nem remeg a fék! Vegyék szemügyre a féktárcsák felszínét, mert az egyenetlen kopás rozsdásodó furatra utal. Egy új féktárcsáért 200 fontot is elkérnek. |
|  |  |  |
| 23:54 |  | **Egyenetlen gumikopás esetén a keresztlengőkar csapágyakkal lehet gond. A cserénél 150 fonttal számoljanak!** |
|  |  |  |
| 24:02 |  | Nézzék meg, rozsdásodik vagy szivárog-e a kipufogórendszer, főleg a hátsó illesztésnél. A kisebb rozsdásodásokat már 100 fontért is kijavítják, de a teljes középső rész lecserélése 400 fontos mulatság. |
|  |  |  |
| 24:17 |  | **Végül, de nem utolsó sorban az igazi villám kombi. Az Audi RS6 hihetetlen, 10 ezer fontos áron!** |
|  |  |  |
| 24:29 |  | Ez volt az Audi első RS6-osa, és piacra dobásakor a szuperautókat is maga mögé utasította. Sőt, néhány vadonatúj csúcsjárgányt akár még most is lever. |
|  |  |  |
| 24:43 |  | Ezt főleg 4,2 literes V8-as motorjának köszönheti, amely ikerturbótöltői 450 lóerőt pumpálnak ki magukból. |
|  |  |  |
| 24:53 |  | **Csodálatos autót kapnak a pénzükért, de azért legyenek óvatosak, ha nem akarnak vagyonokat kifizetni!** |
|  |  |  |
| 25:00 |  | Ez egy automata modell, de ha kézi váltósat tesztelnek, győződjenek meg róla, hogy minden fokozatot bevesz az autó és nem ad ki különös hangokat, különben 5 ezer fontért kell új váltót venniük, ami ha belegondolnak, az autó árának a fele! |
|  |  |  |
| 25:19 |  | **Nézzék meg, hogy a felfüggesztés egyenes-e, mert a dinamikus menetszabályozó rendszer is bekrepálhat. Mi után gyártott alkatrészeket ajánlunk, mert az újak 2 ezer fontnál kezdődnek.** |
|  |  |  |
| 25:30 |  | Az RS6-os kissé nehézkes, ezért a fékeket rengeteg terhelés éri. Nézzék meg, minden rendben van-e a féktárcsák felszínével és szélével! |
|  |  |  |
| 25:42 |  | Mind a négy féktárcsa lecserélése 1700 fontot kóstál, ami majdnem 20%-a az autó teljes értékének. |
|  |  |  |
| 25:54 |  | **Ha tehát a Transit Sport Van tágasságára vágynak, de nincsen rá elég pénzük, vagy csak nem akarnak furgont venni, vegyék meg inkább valamelyik pénztárcabarát alternatívát!** |
|  |  |  |
| 26:07 | Jonny | **Nemsokára szemtanúi lehetnek, ahogy a WRC autóknál is gyorsabb Citroen DS3-ast vezetem.** |
|  |  |  |
| 26:15 |  | Micsoda autó! Kis francia vadállat! |
|  |  |  |
| 26:18 |  | **És felfedjük a fogyasztási adatok mögött rejlő sokkoló igazságot.** |
|  |  |  |
| 26:23 | Vicki | És ez csak egyre rosszabb lesz. |
|  |  |  |
| 26:25 | Narrátor | **Melyik európai országban kötelező alkoholszondát tartaniuk a sofőröknek az autóikban?** |
|  |  |  |
| 28:01 |  | **Franciaországban a sofőröknek kötelező alkoholszondát tartaniuk az autóikban.** |
|  |  |  |
| 28:12 | Jonny | **Életem eddigi egyik legkeményebb kihívására készülök a világ egyik legvadabb autójával, a norvég ralikrossz szupersztár, Andreas Bakkerud Citroen DS3-asával.** |
|  |  |  |
| 28:26 |  | **Alig egy napja aratott óriási győzelmet itt, a franciaországi Loheacban. Tévedés ne essék, ez olyan, mintha Vettel Red Bulljának kulcsait kapnám meg a versenyt követő hétfőn.** |
|  |  |  |
| 28:38 |  | **Andreas a ralizás nagyágyúit, Petter Solberget, Kris Meeket, Tanner Foust és Sebastian Loeböt is legyőzte szerény háttere ellenére.** |
|  |  |  |
| 28:49 | Andreas | Odahaza hókotrót szoktam vezetni. |
|  |  |  |
| 28:52 | Jonny | Ez a munkája! Hókotró sofőr! |
|  |  |  |
| 28:54 | Andreas | Igen. |
|  |  |  |
| 28:55 | Jonny | Lenyűgöző. |
|  |  |  |
| 28:56 | Andreas | Nagyon élvezem, mert télen lehet farolni a hókotrókkal. |
|  |  |  |
| 29:02 | Jonny | Farolsz velük? Tényleg? |
|  |  |  |
| 29:04 | Andreas | Persze. |
|  |  |  |
| 29:06 | Jonny | **Összkerékhajtású Citroenje 600 lóerős, nyomatéka pedig 950 Newtonméter! Ez a 300 ezer fontos bestia egy Forma-1-es autót is képes legyorsulni. Így már érthető, miért vigyáznak rá annyira.** |
|  |  |  |
| 29:23 |  | **Andreas az első vezetése során egy motort és két váltót csinált ki, és mivel minden kör 500 fontomba kerül, még ha nem is okozok benne kárt, a csapatfőnök akkor is ragaszkodott hozzá, hogy előbb a pályával ismerkedjek meg.** |
|  |  |  |
| 29:37 |  | **Ezért először az új Porsche Cayenne GTS-ben fogok körözni.** |
|  |  |  |
| 29:43 |  | Mit szólsz hozzá? |
|  |  |  |
| 29:44 | Andreas | Nem tűnik olyan agresszívnek, mint gondoltam. Többet várnék egy Porschétól. |
|  |  |  |
| 29:50 | Jonny | Szóval szerinted ronda, és igazad is van. Viszont a tapadása valami elképesztő. |
|  |  |  |
| 29:57 |  | **A Porsche azt állítja, hogy a GTS igazi sofőrközpontú Cayenne lett, és ezáltal a legjobb szabadidő-autó díjra is esélyes lehet. Az egyik legkiválóbb fiatal pilótával az anyósülésen rendesen letesztelhetjük, mit tud az autó.** |
|  |  |  |
| 30:10 |  | Kihajtunk a legendás Loheac versenypályára. |
|  |  |  |
| 30:16 | Andreas | Egy kicsit féltem mellette, nagyon sokat mosolygott. Még sosem voltam másodpilóta. |
|  |  |  |
| 30:23 |  | Rossz oldalon ülök, hiába taposnám a féket. Ki vette el a kormányomat? |
|  |  |  |
| 30:31 | Jonny | **A Loheac az európai ralikrossz naptár legnehezebb pályája, és mint minden ralikrossz pálya, itt is a sima aszfalt és a göröngyös murva keverékét kapjuk.** |
|  |  |  |
| 30:42 |  | **A GTS 24 milliméterrel alacsonyabb a hagyományos Cayenne-nél, és önállító légrugókat kapott, vagyis sokkal könnyedebb érzést nyújt, mint egy versenyautó.** |
|  |  |  |
| 30:53 | Andreas | Hatalmas az autó, de nem dőlt meg túlzottan a kanyarokban. Nagyon jók a lengéscsillapítói. |
|  |  |  |
| 30:59 | Jonny | Mostanra felváltok négyesbe? |
|  |  |  |
| 31:01 | Andreas | Nem, végig hármas. Kettesben kanyarodsz. |
|  |  |  |
| 31:05 |  | Aztán kicsit leszállsz a fékről, mielőtt jönne a kigyorsítás. A dombon már kezdj el fékezni! |
|  |  |  |
| 31:12 | Jonny | Szóval fékezve érkezek? |
|  |  |  |
| 31:14 | Andreas | Igen, és aztán vissza egyesbe egy kis kézifékezéssel. Hamar megindul, szóval korán kell kigyorsítanod. |
|  |  |  |
| 31:23 |  | Itt végig padlógázzal. |
|  |  |  |
| 31:26 |  | Ez a legtrükkösebb, mert a pálya gyors szakaszáról érkezel. Ezt a hosszú-hosszú kanyart hármasban vesszük, aztán jön a balos hajtűkanyar és gyors kanyarkombináció után még egy. |
|  |  |  |
| 31:41 |  | És ez nagyon hosszú. Könnyen elfékezhetjük a gumikat, mielőtt egyáltalán a célegyenesbe érnénk. |
|  |  |  |
| 31:51 | Jonny | Ez volt az ugratás. |
|  |  |  |
| 31:52 | Andreas | Tetszett az ugratásod. Jó volt. Remek kis autó ez. Lenyűgöző, hogy milyen jól kezelhető. |
|  |  |  |
| 32:00 | Jonny | A kanyarokban alig-alig dől meg, végig kiegyensúlyozott marad. Egyáltalán nem érzem nehéznek. |
|  |  |  |
| 32:10 | Andreas | Imádom a Porsche motorjának hangját. |
|  |  |  |
| 32:12 | Jonny | Tényleg jó. |
|  |  |  |
| 32:13 | Andreas | Szép! |
|  |  |  |
| 32:17 |  | Óriási Porsche rajongó vagyok, mit mondhatnék? |
|  |  |  |
| 32:21 | Jonny | **Andreas rengeteg információt zúdítottam rám, de csak arra tudok gondolni, hogy mennyire lesz más a pálya, amikor a másfélszer ilyen erős versenygépe volánjánál fogok ülni.** |
|  |  |  |
| 32:33 | Andreas | Ha a murván kezdesz el fékezni, könnyen elveszítheted az uralmat az autó fölött. Nekem elhiheted, tapasztalatból beszélek. |
|  |  |  |
| 32:42 | Jonny | Törtél már autót? |
|  |  |  |
| 32:43 | Andreas | Borultam is. |
|  |  |  |
| 32:44 | Jonny | Tényleg? |
|  |  |  |
| 32:45 | Andreas | Életem első tévés szereplésekor borultam egyet. |
|  |  |  |
| 32:49 | Jonny | Ne mondd! |
|  |  |  |
| 32:50 | Andreas | 16 vagy 17 éves lehettem, és ült mellettem egy újságíró. |
|  |  |  |
| 32:56 |  | És igen, fejre álltunk. |
|  |  |  |
| 32:57 | Jonny | Élő adásban? |
|  |  |  |
| 32:58 | Andreas | Vagánykodni próbáltam, csak egy kicsit megijeszteni, de nagyon nem örült neki a hölgy. |
|  |  |  |
| 33:05 | Jonny | **Nem pont ezt szeretné hallani az ember, mielőtt beül egy 300 ezres autóba.** |
|  |  |  |
| 33:12 |  | Képzelhetik, mennyire izgulok! Nagyon értékes az autó, és alig egy napja avatták hivatalosan is Európa leggyorsabb ralikrossz autójává. Hiszen még Sebastian Loeböt is simán lehagyta! És most adták át a kulcsot, ami így nem igaz, mert kulcs az nincsen… |
|  |  |  |
| 33:29 |  | Most szóltak, hogy vihetem. Idejött a menedzser, hogy mehetek, de vigyázzak rá. |
|  |  |  |
| 33:36 |  | **Megtanultam, milyen fontos a megfelelő fokozat, és hogy a murva helyett inkább az ideális íven vezessek.** |
|  |  |  |
| 33:43 |  | **Nemsokára élesben is kipróbálhatom a tanultakat.** |
|  |  |  |
| 33:48 |  | Ne csináld ezt velem! Ne csináld! |
|  |  |  |
| 33:57 | Vicki | **Régebben a fékteljesítmény volt az autórajongók kedvenc témája.** |
|  |  |  |
| 34:03 |  | **Mára azonban a fogyasztás vette a helyét. Mindenki szeme előtt az üzemanyag-gazdaságosság lebeg, de vajon megbízhatunk a gyártók által feltüntetett adatokban?** |
|  |  |  |
| 34:14 |  | Még ezt a kis Fiestát is 50 fontba kerül megtankolni, ezért fontos, hogy minél tovább kihúzzuk egy tankolással. Szerencsére az új autók nagyjából 30%-kal gazdaságosabbak, mint egy évtizede, de ezek a számok sokat sarkítanak, és ez egyre csak rosszabb lesz. |
|  |  |  |
| 34:33 |  | **Minden új európai autó fogyasztását laborban mérik az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának előírásai szerint.** |
|  |  |  |
| 34:42 |  | **Ezt az értéket írják a reklámanyagokba, de van egy kis bökkenő: különbség van a feltüntetett érték és a valódi fogyasztás között. Méghozzá egyre nagyobb!** |
|  |  |  |
| 34:56 |  | **A Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsának tanulmányából az derült ki, hogy míg 2001-ben az új autók 8%-kal fogyasztottak többet a ígértnél, addig ez az érték 2010-ben már 21%-ra emelkedett.** |
|  |  |  |
| 35:12 |  | Akkora problémáról beszélünk, hogy a Ford, az Audi és a Honda is veszített már pert dühös ügyfelekkel szemben, akik szerint a feltüntetett fogyasztás félrevezető volt. Ezért most már alapból hárítják a felelősséget. |
|  |  |  |
| 35:26 |  | Ma megnézem, pontosan hogyan zajlik a fogyasztási tesztet, és miért különböznek ennyire az adatok a valós értékektől. |
|  |  |  |
| 35:35 |  | **Az első meglepetés, hogy az autógyártók saját maguk végzik el a teszteket. A Ford például itt, az essexi Dunton Technikai Központban.** |
|  |  |  |
| 35:45 |  | **Az NEDC mérési szabvány keretein belül egy sofőrt ültetnek a volán mögé, akinek előírt időközönként kell gyorsulnia és váltania.** |
|  |  |  |
| 35:56 |  | Mesélnél egy kicsit a tesztről? |
|  |  |  |
| 35:58 | Graham | A legfontosabb, hogy nem nyílt terepen zajlanak a tesztek. Irányított környezetben, egy kvázi futópadon tesztelünk, amivel az út felszínét modellezzük, illetve a tesztkamra hőmérsékletet is szabályozzuk. |
|  |  |  |
| 36:13 | Vicki | **A légkondit és az ABS-t kikapcsolják, utóbbit összezavarja a futópad. Ezzel tökéletes laborkörnyezetet hoznak létre, de mindez fikarcnyit sem hasonlít a valódi vezetéshez.** |
|  |  |  |
| 36:29 |  | **Így már értem, miért van különbség az állítólagos és a valódi fogyasztási értékek között. De vajon miért nő ez a szakadék?** |
|  |  |  |
| 36:37 | Jon | Nem szabad elfelejteni, hogy ezt a tesztet a ’70-es években találták ki, és csak a ’90-es években esett át egy ráncfelvarráson. Azóta rengeteget fejlődtek az autók, minden hemzseg az elektronikus kütyüktől. |
|  |  |  |
| 36:50 |  | Sem a digitális kijelző, sem a légkondi, sem semmilyen biztonságot és kényelmet elősegítő számítógépes technológia nem volt akkoriban elérhető, ami leszívta volna a kocsik energiáját. És azt az energiát az üzemanyagból nyerjük. |
|  |  |  |
| 37:08 | Vicki | Nem lenne egyszerűbb laborkörülmények között felkapcsolt fényszóróval, dübörgő rádióval és légkondival tesztelni őket? |
|  |  |  |
| 37:14 | Jon | Persze azzal is kapnánk egy eredményt, de akkor előkerülnek azok, akik éjjel nem vezetnek, ezért fényszórót sem használnak, a légkondit is hanyagolják. Kell egy kiindulási alap, amihez mindenki viszonyíthat. |
|  |  |  |
| 37:30 | Vicki | De mivel a sofőrök egyre idegesebbek lesznek a teszt pontatlanságai miatt, a nyomás is egyre csak nő, hogy új mérési technikával álljanak elő a gyártók. Jelenleg szakértők tömkelege dolgozik egy egyetemes harmonizált tesztrendszeren a világ minden tájáról. |
|  |  |  |
| 37:47 |  | **Az új eljárás is laborban zajlana, de a valósághűség kedvéért az autók 23 km-t tennének meg 130-as tempót is súrolva, és minimum félórás lenne a teszt.** |
|  |  |  |
| 37:58 | Jon | Ez az eljárás minden lehetséges új technológiát, útminőséget és dugót figyelembe venne. Óriási lenne a javulás a régi teszthez képest, és természetesen az ügyfelek is jobb képet kapnának a várható fogyasztásról. |
|  |  |  |
| 38:15 | Vicki | **Az új teszttel valószínűleg 2015-ig várnunk kell, szóval a jelenlegi értékekre inkább összehasonlítási alapként tekintsenek! A valódi értékek körülbelül 20 százalékkal lesznek magasabbak.** |
|  |  |  |
| 38:29 |  | **De akár tudatosabb vezetéssel is csökkenthetik a fogyasztást.** |
|  |  |  |
| 38:37 |  | Bánjanak óvatosan a pedálokkal, mert a hirtelen mozdulatok városon belül öt, autópályán pedig akár 33 százalékkal is növelhetik a fogyasztást. |
|  |  |  |
| 38:48 |  | Folyamatosan figyeljék az utat, hogy időben le tudjanak lassítani és el tudjanak indulni, ha arra kerül sor. |
|  |  |  |
| 38:55 |  | Egy szervizelést se hagyjanak ki, ha nem akarják 4%-kal növelni a fogyasztást! |
|  |  |  |
| 39:01 |  | Ne hagyják fent a tetőcsomagtartót és hajítsák ki a felesleges holmikat a csomagtartóból! |
|  |  |  |
| 39:07 |  | Használják a gyártó által javasolt motorolajat, ha szeretnék 2%-kal csökkenteni a fogyasztást! |
|  |  |  |
| 39:14 |  | Ha melegük van, városon belül inkább húzzák le az ablakot, de 65 km/h fölött már a légkondival járnak jobban. |
|  |  |  |
| 39:23 |  | **Ha mindezt betartják, akár 20%-kal is csökkenthetik az átlagfogyasztásukat. Az így megspórolt 400 font bármikor kapóra jöhet.** |
|  |  |  |
| 39:33 | Jonny | **Elérkezett a várva várt pillanat, végre beülök az autósport egyik legkeményebb autójának vezetőülésébe.** |
|  |  |  |
| 39:39 | Andreas | Nyomjad! Nyomjad! |
|  |  |  |
| 39:40 | Jonny | Azt kéri, hogy gyorsítsak. |
|  |  |  |
| 39:43 | Andreas | Rosszul váltott. |
|  |  |  |
| 39:45 | Narrátor | **Mekkora az előírt minimális futófelület mélység az Egyesült Királyságban?** |
|  |  |  |
| 41:01 |  | **Az Egyesült Királyságban a futófelületeknek legalább 1,6 milliméter mélynek kell lenniük.** |
|  |  |  |
| 41:10 | Jonny | Üdvözlöm nézőinket! Most végre kideríthetem, milyen érzés vezetni azt. Európa leggyorsabb ralikrossz autóját! |
|  |  |  |
| 41:20 |  | **A norvég nagyágyú, Andreas Bakkerud 600 lóerős Citroen DS3-asáról van szó, ami igazi rali legendákat utasított maga mögé.** |
|  |  |  |
| 41:31 |  | **Most pedig rajtam a sor. Egy lapos Porschéban már megtanultam a pálya vonalvezetését, és Andreas is adott néhány tippet. Óriási a nyomás.** |
|  |  |  |
| 41:43 |  | Érthető módon eléggé izgulok. |
|  |  |  |
| 41:44 | Andreas | Azt jól teszed. |
|  |  |  |
| 41:45 | Jonny | Ezzel az autóval vertél meg tegnap mindenkit, és ahogy azt valaki volt olyan kedves megemlíteni, ez egy 300 ezres gép. Mit ne csináljak? |
|  |  |  |
| 41:53 | Andreas | Ne törd össze! Két hét múlva versenyem lesz, ne rontsd el nekem! |
|  |  |  |
| 41:57 | Jonny | Vigyázzak a motorra és a váltóra. |
|  |  |  |
| 42:00 | Andreas | Óvatosan. |
|  |  |  |
| 42:02 | Jonny | **Az sem sokat segít, hogy tudom, Andreas egy motort és két váltót is kikezdett, amikor először vezette az autót.** |
|  |  |  |
| 42:09 | Kris | Fejben nagyon ott kell lenni, hogy kihozzuk belőle a maximumot. Itt is minden nüánszokon múlik. |
|  |  |  |
| 42:15 | Loeb | Az a legfontosabb, hogy ne csúsztassuk túl sokat az autót, csak amennyire kell, és megtaláljuk a megfelelő ritmust. De nem mindig könnyű engedelmességre bírni az autót. |
|  |  |  |
| 42:29 | Tanner | Mike Tyson szerint mindenkinek csak addig van terve, amíg képen nem törlik. Szóval hiába filózunk, igazából minden a pályán dől el. |
|  |  |  |
| 42:39 | Jonny | **Kösz szépen, Tanner!** |
|  |  |  |
| 42:41 |  | Andreas kifejezetten nyugodt ahhoz képest, hogy milyen drága ez a járgány. |
|  |  |  |
| 42:46 | Andreas | Ha nem veszi komolyan, az egész autót leamortizálhatja, és akkor rengeteg dolgunk lesz a következő két hétben. |
|  |  |  |
| 42:55 | Jonny | A motor újjáépítése nagyjából 40, a váltóé pedig körülbelül 20 ezer fontba kerül. |
|  |  |  |
| 43:01 | Andreas | Könnyen beleszállhat a falba, felborulhat vagy leégetheti a motort. |
|  |  |  |
| 43:06 | Jonny | Érzem a nyomást, mert mind ott állnak tőlem balra, miközben önökkel beszélek. Mindenki azt szeretné, ha szépen, mindenféle galiba nélkül vezetném az autót. |
|  |  |  |
| 43:19 |  | **Ragaszkodnak hozzá, hogy végig navigáljanak, de mivel az autóban csak egy ülés van, Andreasnak egy walkie-talkie-n keresztül kell velem beszélnie, ahogy a csapata kommunikál vele verseny közben.** |
|  |  |  |
| 43:35 | Andreas | Egyesben ne felejtsd el felhúzni a kuplungot! |
|  |  |  |
| 43:47 |  | Egy kicsit izgul, de én is izgulnék. |
|  |  |  |
| 43:51 | Jonny | Röhejesek ezek az utak. Mintha valaki egy versenypálya építése közben úgy döntött volna, hogy inkább hagyja a fenébe. |
|  |  |  |
| 43:58 |  | Óvatosan bánok a fékkel. Nagyon bizarr, ez a pályarész olyan, mintha egy építkezési területen lennék. |
|  |  |  |
| 44:06 | Andreas | Ne fogd ennyire vissza magad, így sosem érzel rá az autó erejére! |
|  |  |  |
| 44:12 | Jonny | Oké. Nem hittem volna, hogy sürgetni fog. |
|  |  |  |
| 44:17 | Andreas | Erről beszélek! |
|  |  |  |
| 44:19 | Jonny | Valami elképesztő a négyhengeres turbó hangja! Majdnem ezer Newtonméter a nyomaték. Ez egy igazi kis rakéta! |
|  |  |  |
| 44:30 |  | **Legkönnyebben úgy nyírhatom ki az autót, ha túlpörgetem a motort egy rossz váltással. A hatsebességes szekvenciális váltó hátrahúzásával váltunk fel-, előretolásával pedig lefelé, vagyis az utcai autók zömével ellentétesen. Ki is fog rajtam.** |
|  |  |  |
| 44:49 |  | Ne csináld ezt velem! |
|  |  |  |
| 44:51 | Andreas | Rosszul váltott. |
|  |  |  |
| 44:54 | Jonny | Visszaváltottam és nem felfelé. |
|  |  |  |
| 44:58 |  | **Attól tartok, komoly feddés vár rám.** |
|  |  |  |
| 45:01 | Andreas | Ha az egyenesbe érsz, állj meg itt egy kicsit! Váltunk pár szót, jó? |
|  |  |  |
| 45:07 | Jonny | Oké. |
|  |  |  |
| 45:17 |  | Érzem a port a számban. |
|  |  |  |
| 45:18 | Andreas | Ilyen a ralikrossz! |
|  |  |  |
| 45:21 | Jonny | Nagyon vigyázok rá. |
|  |  |  |
| 45:24 | Andreas | Látom. Kezdesz megnyugodni? |
|  |  |  |
| 45:28 | Jonny | Igen, egyre inkább. Nagyon különös érzés azon az építési területre emlékeztető szakaszon átmenni, aztán ki az aszfaltra és megint vissza. |
|  |  |  |
| 45:37 | Andreas | Igen. |
|  |  |  |
| 45:39 | Jonny | **Andreas egy úriember, egy rossz szava sem volt, csak bátorított kicsit. Még egy gyorskört teljesíthetek, Andreas pedig nem lenne igazi versenyző, ha nem állt volna elő egy kihívással.** |
|  |  |  |
| 45:49 |  | Andreas azt szerette volna, ha 10 másodpercen belül teljesítek a leggyorsabb köréhez képest, és fogalmam sem volt, hogy sikerülhet-e. |
|  |  |  |
| 45:58 |  | Micsoda autó! |
|  |  |  |
| 46:00 |  | Kis francia vadállat! |
|  |  |  |
| 46:02 | Andreas | Egy kicsit féltem, hogy összetöri az autót. Érdekes volt mást látni a volánnál. |
|  |  |  |
| 46:10 | Jonny | Eszméletlenül erős az autó, pedig még le is korlátozták. |
|  |  |  |
| 46:14 |  | **Andreas legjobb ideje 37,5 másodperc volt, vagyis 47,5-ön belül kell teljesítenem.** |
|  |  |  |
| 46:29 | Andreas | Nyomjad! Nyomjad! |
|  |  |  |
| 46:31 | Jonny | A tempó növelésével tényleg egyre gyorsabban mozog, a murván pedig magától értetődően fékezés hatására kicsit kileng a hátulja. |
|  |  |  |
| 46:39 |  | Mintha jégen mennék. Nagyon mozog. |
|  |  |  |
| 46:43 |  | Nem vagyok hozzászokva az összkerékhajtású autókhoz, szóval kicsit féltem. |
|  |  |  |
| 46:52 | Andreas | Nyomjad még! |
|  |  |  |
| 46:55 |  | Szép volt! Állj meg az egyenesben! Jó? |
|  |  |  |
| 46:58 | Jonny | Oké. |
|  |  |  |
| 47:00 |  | **Az eredmény? 41,6 másodperc. Csak 4,1-gyel maradtam el Andreas legjobbjától, és 5,9-cel mentem jobbat a kitűzött időnél. Repesek az örömtől.** |
|  |  |  |
| 47:12 |  | Nem ütköztem falnak, és nem robbantottam fel sem a váltót, sem a motort. |
|  |  |  |
| 47:17 | Andreas | Hamar belejött, jó tempót is ment és nem úgy tűnt, mintha félne. Betartotta az utasításokat. |
|  |  |  |
| 47:27 | Jonny | Óriási élmény volt! Ezt valamikor muszáj lesz megismételnem. |
|  |  |  |
| 47:34 |  | Megtisztelve érzem magam, Andreas, hiszen láthattam, hogy mit értél el ebben az autóban alig egy nappal ezelőtt. |
|  |  |  |
| 47:43 |  | Bámulatos. Szerintem szép dolgok várnak még rád. Tehetséges vagy. |
|  |  |  |
| 47:48 | Andreas | Köszönöm, jólesik. |
|  |  |  |
| 47:50 | Jonny | De a kilinccsel bánhatnál finomabban is. |
|  |  |  |
| 47:53 | Andreas | Direkt ilyen. |
|  |  |  |
| 47:54 | Jonny | Ne mondd! |
|  |  |  |
| 47:56 | Andreas | De tényleg. |