

Baterie zásobující elektromotor se dobíjejí brzděním, proto se efekt hybridního systému projevuje nejvíce při jízdě po městě. Výsledkem je nezvyklý jev, kdy spotřeba vozu na volné silnici i v hustém provozu velkoměsta dosahuje prakticky totožných hodnot. Displej palubního počítače ukazoval během testu jen s minimálními odchylkami průměrnou spotřebu kolem 12,5 litru. Zázračně nízké spotřeby udávané výrobcem (9,3 litru benzínu) se však vůz ani vzdáleně nepřiblížil.

Hybridní systém propůjčuje lexusu nezaměnitelné kouzlo. Elektrické rozjezdy, kdy nejhlučnější kulisou jsou valící se pneumatiky, patří k nejelegantnějším kouskům tohoto vozu. Fakt, že celé zařízení včetně baterií by mělo bez výměny fungovat po celou dobu životnosti auta, zní také krásně. Méně příjemná je skutečnost, že akumulátorům padla za oběť více než třetina objemu zavazadlového prostoru (180 z 505 litrů). Navíc má hybridní technika značný podíl na vysoké hmotnosti auta: ve srovnání s osmiválcovým BMW řady 7 je lexus o 370 kilogramů těžší.

Masáž za příplatek

Komu je délka 503 centimetrů „běžné“ šestistovky málo, může si připlatit 200 000 korun za dalších dvanáct centimetrů: verze Long má nejen více místa na zadních sedadlech a bohatší základní výbavu, ale dává také pocítit, jak si japonská automobilka představuje skutečný



Jen lexus a maybach mají sedadlo, které se dá snadno přestavět na relaxační lehátko.

komfort. Jestliže vedle řidiče na sedadle spolujezdce nikdo nesedí, může si cestující sedící vzadu udělat ze svého sedadla „otoman“ (stisknutím tlačítka odjede přední sedadlo vpřed a ze zadního se vysune opěra pro nohy). A když má náladu, nechá si namasírovat záda nebo šíji – na výběr má několik masážních programů. Servomotorové masérky ovšem nejsou zadarmo: relaxační paket stojí 180 000 korun. Bez střešního okna a celokoženého interiéru však není k mání, obojí odčerpá dalších 165 000 korun.

Lexusu však nelze upřít, že je k potenciálním kupcům štedrý už v základní ceně. V pra-

xi to znamená, že k uším posádky proudí hudba z audiosoustavy Mark Levinson, navigace nebo telefon se dají ovládat hlasem a samozřejmě je pohon všech kol.

I když lexus nemá ve svém repertoáru dvánáctiválec, díky hybridní technice disponuje nejvyšším výkonem mezi osmiválcovými konkurenty. Kvůli vysoké hmotnosti jej však nedokáže patřičně zhodnotit – za dynamickými vlastnostmi „nehybridního“ německého tria Audi, BMW a Mercedes vesměs zaostává.

Také jiné věci umí evropská konkurence lépe. Do této kategorie patří nesourodé hmatové vjemy při ovládání tlačítek v interiéru (páčka směrovek navíc postrádá dnes už běžný trojitý „problík“) a jisté rezervy má i vzduchové pérování, kterému nesedí příčné nerovnosti a „rolety“ na silnici.

Lexus LS 600hL je vozem, kterému nejdříve v prvním plánu o řidiče, jako spíš o toho, kdo sedí za ním. Hýčkání posádky na zadních sedadlech může někomu připadat až servilně nepatřičné, ačkoliv u vozu v ceně rodinného domu je vcelku pochopitelné. Lexus cílí také na technické nadšence, kteří se rádi svezou na vlně technického pokroku. To však vedle výhod přináší i kompromisy. Kdo ale hledá velkou benzinovou limuzínu s nejnižší spotřebou a nejtichším chodem, je na správné adrese. Musí se však smířit s tím, že jej hybridní exot vyjde na hodně peněz. ■

JAKUB STEHLÍK

Co nabízí konkurence

Audi A8



Hliníková limuzína se vyrábí v krátké i dlouhé verzi, s osmiválcem 4,2 FSI dává výkon 350 koní. V nabídce je výhradně s pohonem všech kol – na stovku zrychlí za 6,3 vteřiny a v průměru spotřebuje 12 litrů benzínu. V provedení Long vyjde na 2 325 300 korun.

BMW 750



Aktuální sedmičková řada pochází z roku 2001 a už netrpělivě čeká na svého nástupce. K dispozici jsou dvě délky karoserie, ale jen pohon zadních kol. S osmiválcem 4,8 litru (367 koní) vůz zrychlí na stovku za rovných šest vteřin a v průměru spotřebuje 11,4 litru paliva. Verze 750 Li stojí 2 517 730 korun.

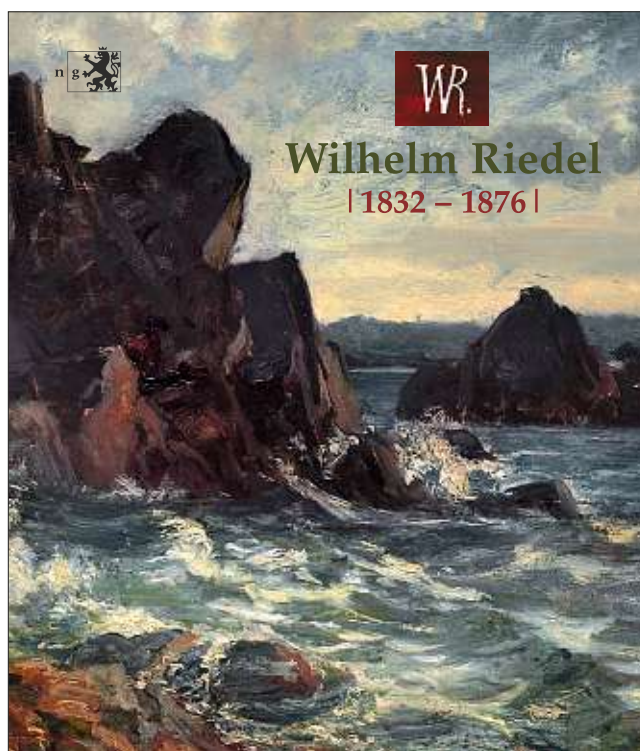
Mercedes 500



Osmiválec v mercedesu dává výkon 388 koní, na stovku vůz zrychlí za 5,4 vteřiny. Je nabízen alternativně v krátkém i dlouhém provedení s pohonem zadní nápravy nebo všech kol. Kombinovaná spotřeba verze 4x4 je 11,7 litru. V provedení Long 4Matic vyjde na 2 965 000 korun.

FOTO: AUTOMOBILKY

INZERCE



15. únor 2008 – 31. srpen 2008 / February 15, 2008 – August 31, 2008
Palác Kinských, Staroměstské náměstí 12, Praha 1 / Kinsky Palace, Staroměstské náměstí 12, Prague 1
Otevřeno denně kromě pondělí od 10 do 18 hodin. / Open daily except Mondays from 10 a.m. to 6 p.m.
Národní galerie v Praze – Sbírka umění 19. století / National Gallery in Prague – Collection of 19th Century Art
www.ngprague.cz

IN-000712