

# Rychlý, ne zběsilý

## PŘEDSTAVENÍ VOZU LEXUS IS-F

Japonská luxusní značka nechce lákat jen ekology na hybridní limuzíny. Nový přírůstek s výkonem přes 400 koní má konkurovat rychlým německým sedanům od BMW a Mercedesu.



Široké blatníky a vyšší kapota dodávají IS-F sportovní švih.

**N**ejmenší modelová řada lexusu s označením IS získala zdatného sourozence. Na stovku akceleruje za necelých pět vteřin a omezovač rychlosti mu dovolí jet o něco rychleji, než bývá v Evropě dobrým zvykem – 270 kilometrů v hodině. Od svých „běžných“ příbuzných se odlišuje písmenem F v názvu: podle hory Fudži, na jejímž úpatí se nachází stejnojmenná závodní dráha.

I když parametry auta vypadají na první pohled pompézně, ve skutečnosti je IS-F tak civilní, jak jen sportovní auto s osmiválcem pod kapotou může být. Nápadný je jen vypouklější kapota, skrývající objemný chladič oleje, a čtveřicí nápadných výfuků na zádi a rozšířenými blatníky, pod jejichž obloky našla místo devatenáctipalcová kovaná kola značky BBS.

### Uřvaný netvor

Jízdní projevy jsou decentní. Motor sice po zmáčknutí startovacího tlačítka výhružně zaburácí, aby se však následně zklidnil do sotva slyšitelné polohy. Šofér může snadno nabýt dojmu, že řídí „úplně obyčejné auto“; zvlášť když jej v kokpitu přivítá automatická převodovka. Osmiválec se při citlivém zacházení s plynem chová velmi spořádaně a podvozek je ve srovnání se slabšími modely IS o něco tvrdší, rozdíl však není nijak zásadní. Kde je pak ona proklamovaná síla, kterou hlavní konstruktér Yukihiko Yaguchi označuje za na-

tolik zábavnou, že „není snad nikoho, kdo by se při řízení tohoto auta nezačal usmívat“?

Onen úsměvný zlom přichází v 3600 otáčkách, kdy se otevře druhá klapka sání a dosud klidný motor se promění v uřvaného netvora, který nepřipraveným cestujícím vyžene krev z hlavy a jejich těla zaboří do poněkud úzkých sportovních sedaček. Teprve teď začíná ta opravdová legrace, pokud se raketové zrychlení dá takovým eufemismem označit.

### Za deset litrů

Mohlo by se zdát, že automatická převodovka ve sportovním autě mnoho důvodů

k úsměvu neskýtá. Dost možná, nesměl by to ovšem být nejlepší automat, jaký je v současnosti k mání. Řazení je tak plynulé, že jej řidič postřehne jen tehdy, pokud se velmi soustředí. Anebo tehdy, pokud osmistupňovou převodovku přepne do manuálního módu a řadí si sám velkými „pádky“ pod volantem. Změna rychlosti trvá jen desetinu vteřiny a podřazení doprovází libý zvuk meziplynu.

Pozoruhodná je nejen rychlost převodovky, ale také spotřeba osmiválce, která se, pokud to řidiči připadá důležité, může pohybovat i kolem deseti litrů. Běžná jízda spojená s projíždkami po městě však daleko častěji posune spotřebu až ke čtrnácti litrům. →

Přístrojová deska by si zasloužila lepší ergonomii a logičtější ovládání.

