

## IS-F'IL ON KA OMA LUGU, MIS RÄÄGIB KÄPUTÄIEST LEXUSE INSENERIDEST, KELLEL OLİ LUKSUSAUTODE TOOTMISEST JUBA PISUT VILLAND SAAMAS.

**K**INDLATEL AUTOGRUPPIDEL on kindel ajalugu ja neist peetakse seepärast väga lugu. Iga kord, kui neist räägitakse, tuuakse välja ka eelmised mudelid ja näidatakse, kui head nad olid kümme või kakskümmend aastat tagasi. Sellistesse gruppidesse on uue tulijana siseneda raske, pea võimatu aga siis, kui tegu on vähegi sportlikuma autoga. Lexus on sellega siiski toime tulnud ja uus IS-F ei ole lihtsalt hea, ta on vägagi kõva konkurent oma rivaalidele.

Kõik teavad selliseid autosid nagu BMW 3. seeria, Audi A4 või Mercedese C-klass. Sellesse nimistusse tuli mõnda aega tagasi kanda ka Lexus IS. Auto oli viimase mudeliga lihtsalt väga konkurentsis ja hakkas ka sama hästi müüma. Isegi sakslased ise ostavad ISI üsna usinalt. Kui aga rääkida selle rahvuse esindajale, et alternatiiv AMG Mercedesile või BMW M3-le on nüüd Lexus, naeraks ta õllevahu vuntsidelt pörandale.

Nende neljarattaliste ajalugu on kakskümmend või enam aastat vana ja mingi Jaapani luksusautode tootja, kel ei tohiks kiirete autode tootmisest aimugi olla, ei saa ju ometigi teha masinat, mis suudaks nende kultusautodele vastu saada. Eriti kui meenutada Lexuse sportautot SC, mis ei kukkunud üldse hästi välja. Õnneks on olemas Lexuse insenerid, kes nii ei arvanud, ja sündinud on IS-F, mis suudab tugevalt sakslaste kandadel talluda.

Õnneks on IS-F'il ka oma lugu, mis räägib käputäiest Lexuse inseneridest, kellel oli luksusautode tootmisest juba pisut villand saamas. Tegu oli mootorisporti entusiastidega, kes hakkasid ise tegema autot, mis pidi liikuma kiiresti ringrajal, kuid olema ka iga päev sõidetav. Nad said sellega ka hakkama ja esitlesid autot juhtkonnale, kes otsustas masina tootmisse panna. See pole veel kaugeltki kõik, sest nüüd on firmal nende samade inseneride näol olemas n-õ F-masinate osakond ja IS pole viimane pereliige, kes nende käe all ümber sünnib. Oodata on ka teiste mudelite kohandamisi sportlikuks sõiduvõisiks.

Kõnealuse klassi autodest on viimasel ajal saanud tõeline hobujõudude võiduajamine. Iga autofirma on üritanud neid oma keskklassiauto kapoti alla ikka rohkem ja rohkem mahutada. Audi ja BMW tõid oma mudelid esimesena välja ja neil oli mõlemal umbes 420 hobujõudu jaksu. Siis aga paiskas Mercedes oma uue tootega C63 AMG kõik pea peale, sest kui konkurendid olid kapoti alla pannud neljaliitrised või veidi suuremad jõu-



1



2



3

**1. Kiirusnäidik on veidi ülepingutatud, sest tegelikult läheb IS-F välja "vaid" 270 km/h.**

**2. Maagiline nupp, mis äratab elule 420-pealise hobusetalli.**

**3. Kaks pedaali, mis suudavad imesid: parempoolne tõmbab sõitjad istmesse ja vasakpoolne katsub nad sealt kätte saada.**