



## **Lexus disponibiliza uma unidade do LFA para venda no Brasil**

O LFA, o supercarro da Lexus, com produção limitada a 500 unidades, terá uma unidade à venda no Brasil.

O LFA marca o ápice da busca pela perfeição que guia a Lexus desde seu surgimento, em 1988, apresentando uma nova proposta de veículo esportivo para o século 21. Sua premissa é tão simples quanto ousada: oferecer experiência suprema em dirigir.

O supercarro está em exposição na nova concessionária exclusiva da Lexus no Brasil, localizada na zona sul da cidade de São Paulo. Trata-se de um cupê superesportivo com tração traseira empurrado por um potente motor V10 de 4,8 litros, que rende a potência máxima de 560 cv a 8.700 rpm e o torque de 48,9 kgfm a 7.800 rpm. Equipado com um sistema de transmissão automático de seis velocidades sequencial, o LFA atinge a velocidade máxima de 325 km/h e vai de 0 a 100 km/h em 3,6 segundos. A unidade que será vendida no Brasil ainda será produzida e a previsão de entrega no País é para o início de 2013. O veículo, no entanto, já pode ser encomendado na concessionária exclusiva Lexus.

O LFA é montado artesanalmente na fábrica de Motomachi, no Japão. O processo de construção é minucioso e menos de 20 unidades são fabricadas por mês. A produção total do LFA será de apenas 500 unidades, numeradas, denotando o caráter exclusivo do veículo.

O comprador do LFA será convidado a conhecer a fábrica de Motomashi e poderá acompanhar de perto a produção do modelo, que reúne tecnologia de ponta e acabamento artesanal.

### **O desenvolvimento de um supercarro**

O programa LFA foi inicialmente estabelecido pela Toyota no início dos anos 2000 como um projeto de pesquisa e desenvolvimento avançado. Entretanto, a chegada do líder de projeto Haruhiko Tanahashi, da Lexus, deu mais ímpeto ao recém criado "Time LFA" e o projeto acabou por se tornar um programa de desenvolvimento sob medida para a Lexus. O Time LFA era formado por engenheiros talentosos, escolhidos a dedo, que partilhavam tanto da paixão por direção de alta performance quanto por métodos de engenharia pouco convencionais.

Os engenheiros optaram por iniciar o projeto LFA do zero. Partindo de uma folha em branco, a equipe chegou a 500 fatores chave, itens que o novo carro obrigatoriamente deveria ter. Tudo começou com o desenvolvimento do motor V10 e, no meio de 2003, foi construído um primeiro protótipo. O circuito de Nürburgring, na Alemanha, teve papel determinante no nascimento do LFA. Em outubro de 2004, pela primeira vez um LFA acelerou para testes na famosa pista alemã. Esses protótipos usavam grandes quantidades de alumínio no chassi e na carroceria mas, para os engenheiros, o material não era tão leve e resistente quanto eles desejavam (a redução de peso sempre foi um dos objetivos na concepção do veículo). Esses dois fatores levaram o Time LFA a tomar uma decisão difícil e ousada, após quase cinco anos de trabalho: adotar a utilização de fibra de carbono, material mais leve e resistente que o alumínio.

A decisão de adotar fibra de carbono naquela etapa do processo teria desmotivado a maioria das equipes de desenvolvimento. Mas os engenheiros do Time LFA, ao contrário, se empolgaram com o desafio oferecido. Na indústria automotiva, a produção de fibra de carbono geralmente é terceirizada. A Lexus, porém, desejava uma fibra desenvolvida com mais precisão, mais consistência e mais economicamente viável que as opções então existentes no mercado. Aproveitando-se da rica tradição da Toyota na produção de teares, a Lexus criou o primeiro tear circular do mundo. Com isso, conseguiu uma fibra de carbono extremamente leve e resistente.

Nos anos de 2008 e 2009, o LFA participou de uma das mais exigentes provas automobilísticas do mundo: as 24 Horas de Nürburgring. O objetivo era levar o modelo ao limite nas condições mais extremas possíveis. A confiança do Time LFA e da empresa era tanta que, em maio de 2009, Akio Toyoda, presidente mundial da Toyota, foi um dos pilotos da equipe LFA na tradicional competição. Poucos meses depois, o LFA fez seu *debut* mundial no Salão do Automóvel de Tóquio, em 2009.

Este ano o LFA voltou ao circuito de Nürburgring. O carro disputou as 24 de Nürburgring e se sagrou campeão na categoria SP8, marcando seu nome na seleta galeria de vencedores do evento.

## **O motor**

O propulsor V10 que pulsa no coração do LFA foi especialmente desenvolvido para o veículo e abre novos padrões para motores de alta performance compactos e leves. A unidade motriz gera 48,9 kgfm a 7.800 rpm. A adoção do sistema VVT-i, que controla o tempo de abertura das válvulas de admissão e otimiza tanto a admissão quanto a exaustão, e a utilização de bicos injetores de alto volume

contribuem para que 90% do formidável torque do LFA esteja disponível já a partir dos 3.700 rpm, permitindo acelerações e retomadas vigorosas em qualquer velocidade e em qualquer marcha. Como resultado, o LFA acelera de 0 a 100 km/h em 3,6 segundos e atinge a velocidade máxima de 325 km/h.

Com o baixo peso em ordem de marcha de apenas 1.580 kg, obtido por meio do uso extensivo de fibra de carbono no chassis e na carroceria, e explosivos 560 cv de potência máxima, o LFA entra na arena dos supercarros com uma relação potência/peso de 377,9 cv por tonelada. A combinação da alta taxa de compressão de 12:1, componentes internos com baixa fricção e fluxos otimizados de admissão e exaustão rendem ao possante motor da LFA a excepcional relação de 116,5 cv por litro, uma das mais altas no mundo dos supercarros.

Além da alta performance, o propulsor do LFA também se destaca pelo ronco característico, uma verdadeira assinatura do modelo. O time de acústica do projeto LFA, com ajuda da Yamaha, que também produz instrumentos musicais, estudou o som inconfundível dos monopostos de Fórmula 1 em altas rotações.

Essa incrível "trilha sonora" do LFA, que aumenta significativamente a sensação de aceleração e velocidade, só foi possível por meio de meticulosos ajustes no sistema de exaustão de múltiplos estágios do veículo. As porções direita e esquerda do motor possuem canos de exaustão separados que não apenas amplificam o torque em altas rotações mas também proporcionam uma qualidade sonora nítida e harmoniosa. Após passar pelo conversor catalítico, a exaustão do lado direito e esquerdo passam primeiro por um silenciador pequeno e depois pelo silenciador principal de múltiplos estágios, localizado atrás da caixa de transmissão.

O silenciador principal é feito em titânio e possui uma estrutura de dois estágios com válvula de atuação que canaliza o fluxo de exaustão de acordo com a velocidade do veículo. Até os 3.000 rpm, a válvula de exaustão permanece fechada, guiando a exaustão por múltiplas câmaras e gerando um som de exaustão moderado. Acima dessa rotação, a válvula é aberta e a exaustão não passa pelas múltiplas câmaras, indo direto para uma câmara de ressonância e de lá para o sistema de escapamento triplo do LFA.

Além de ajustes no sistema de exaustão, o potente V10 teve também seu sistema de admissão alterado para ressaltar as qualidades acústicas do motor. Suas formas simulam câmaras acústicas de túneis de vento e instrumentos de corda. Além disso, a entrada primária de ar é formada por materiais porosos, gerando sons graves e de média frequência. O resultado é um ronco único, semelhante aos

dos bólidos da Fórmula 1, capaz de tirar o fôlego de qualquer aficionado por carros superesportivos.

## **O design**

Com um design limpo, fluido e atlético, o LFA transpira estilo em cada uma de suas curvas e angulações. Seu visual inovador é imediatamente associado à Lexus pela presença das três principais características da filosofia de design da marca, *L-finesse*. Com raízes tanto na milenar cultura japonesa quanto na contemporânea, a *L-finesse* busca expressar racionalmente três elementos fundamentais: simplicidade incisiva, elegância intrigante e antecipação contínua.

Guiadas pelo layout do motor frontal, do grande entre-eixos, das pequenas saliências, da aerodinâmica sofisticada e da cabine rebaixada e aconchegante, as linhas do LFA fluem do teto ao assoalho, indo naturalmente do convexo ao côncavo. Além de conferir baixo peso a alta durabilidade, a utilização de fibra de carbono deu aos designers do LFA muita liberdade, permitindo que eles criassem formas, curvas e ângulos que seriam impossíveis de serem feitas em metal. O design da traseira do LFA, que leva o fluxo de ar para longe do veículo, garantindo eficiência aerodinâmica superior, não poderia ser forjada em metal, por exemplo.

O estilo limpo do LFA é livre de detalhes desnecessários, refletindo tanto a abordagem da *L-finesse* para um design sóbrio e despojado como a pureza mecânica que repousa no interior do veículo. Suas numerosas entradas de ar e elementos aerodinâmicos são funcionais e também estéticas – um claro exemplo da forma seguindo a função no idioma *L-finesse*.

O avançado conjunto ótico do LFA inclui faróis de xenônio de alta intensidade e luzes de freio em LED. Refletindo o mantra de funcionalidade em primeiro lugar que guiou toda a concepção do carro, os espelhos retrovisores foram projetados não apenas para oferecer excelente visibilidade, mas também para canalizar ar frio para as entradas de ar traseiras do LFA.

Ao abrir a porta do LFA, é revelado um cockpit rebaixado, montado artesanalmente com os materiais mais avançados, que reflete a dinâmica do carro, totalmente voltada ao motorista. A intimista cabine com dois lugares foi concebida em todos os parâmetros – ergonomia, acústica, conforto, versatilidade e visibilidade – para colocar o condutor no centro da equação da dirigibilidade.

A cabine é dividida de forma lógica em três áreas. A primeira é a mecânica, o esqueleto que enfaticamente sublinha a performance do LFA. A segunda é a humana, com os assentos que abrigam os

ocupantes confortavelmente, mesmo em situações de direção extrema. Finalmente, temos a área da dirigibilidade, com o painel de instrumentos e sua interface que permitem uma integração perfeita entre homem e máquina.

## **Serviço**

### **Concessionária Lexus Morumbi**

Endereço: Avenida das Nações Unidas, 17.271

Telefone: (11) 5643-0555.

***Para acessar este press release, bem como todo o material de imprensa da Lexus do Brasil, como fotos e vídeos, acesse [www.lexusimprensa.com.br](http://www.lexusimprensa.com.br)***

---

*Desde sua estreia, em 1989, a Lexus conquistou sólida reputação por seus produtos de alta qualidade e pelo excelente nível de atendimento oferecido aos seus clientes. A marca Lexus é líder em tecnologia híbrida no mercado de luxo, oferecendo quatro modelos híbridos que oferecem o melhor em inovação tecnológica e luxo de alto padrão. Em seu início, a Lexus oferecia dois modelos de veículos. Hoje, mais de 20 anos depois, a Lexus oferece em todo o mundo diversas variações de 10 modelos de automóveis, desde o esportivo híbrido CT 200h até o supercarro LFA, com motor V10. Desde 1º de junho, a marca conta com uma concessionária exclusiva no Brasil, localizada na Avenida das Nações Unidas, 17.271, São Paulo (SP).*

### **Informações para a Imprensa**

Toyota do Brasil Ltda – Relações Públicas

George Costa e Silva – Gerente de RP – [gcostaesilva@toyota.com.br](mailto:gcostaesilva@toyota.com.br)

Erick Boccia – Chefe de Imprensa – (11) 5502-9168 – [eboccia@toyota.com.br](mailto:eboccia@toyota.com.br)

Printer Press Comunicação Corporativa

Cassio Waki – (11) 5502-9177 – [cwaki.printerpress@toyota.com.br](mailto:cwaki.printerpress@toyota.com.br)

Fábio Santos – (11) 5502-9218 – [fpesantos.printerpress@toyota.com.br](mailto:fpesantos.printerpress@toyota.com.br)

Gregório Russo – (11) 5502-9171 – [grusso.printerpress@toyota.com.br](mailto:grusso.printerpress@toyota.com.br)

Junho de 2012