# NOVA GERAÇÃO LEXUS ES: UM NÍVEL MAIS ALTO DE PRESTAÇÕES E DE SOFISTICAÇÃO

- Novos atributos dinâmicos refletidos num design emocional
- Construído sobre a nova Arquitetura Global – plataforma K, oferecendo excelente rigidez de carroçaria e liberdade para o design
- Primeiro ES a ser vendido na Europa Ocidental e Central
- Lançamento da primeira versão ES F SPORT
- Introdução da segunda geração do Lexus Safety System +
- ES 300h com um novo sistema híbrido Lexus "Self-Charging Hybrid"de quarta geração, disponível na Europa Ocidental e Central a partir de dezembro de 2018
- ES 350 com motor a gasolina V6 e ES 250/ES 200 com motores a gasolina de quatro cilindros disponíveis na Rússia e outros mercados da Europa de Leste a partir de setembro de 2018 (Não disponível em Portugal)

Após seis gerações de sucesso no segmento dos sedans de tamanho médio, a nova (sétima) geração do Lexus ES optou por seguir um novo e mais ambicioso caminho. Já reconhecido pelo seu conforto, refinamento e pormenores luxuosos, o novo ES projeta-se a partir de atributos fortes com um chassis completamente novo que permite um design externo mais dinâmico e uma condução ainda melhor.

É mais uma expressão da direção do design e do compromisso da Lexus em criar veículos que proporcionam mais emoções, ligação emocional e paixão, ajudando a levar a visão da marca para o futuro a um público mais amplo. Os compradores tradicionais vão perceber que o novo ES é mais espaçoso, mais silencioso e seguro do que nunca, enquanto a nova geração de clientes será apresentada a um sedan com prestações melhoradas, tecnologia de segurança líder na classe e um nível de execução artesanal raramente visto neste segmento de mercado.

A sétima geração do ES será a primeira a chegar aos mercados da Europa Ocidental e surge logo após o novo sedan de topo de gama LS e ao coupé LC para escrever um novo capítulo no design da Lexus, definido por uma qualidade emocional muito mais forte. O estilo atraente, possibilitado pelo uso da totalmente nova Arquitetura Global – plataforma K (GA-K) terá um apelo especial para os clientes nesta região da Europa também por proporcionar uma experiência de condução mais envolvente e dispositivos de segurança ainda maios completos. A gama incluirá o ES 300h, à venda a partir de dezembro de 2018, movido por um novo sistema eletrificado "Self-Charging Hybrid", para além das versões a gasolina (não disponíveis em Portugal) ES 200, ES 250 e ES 350, disponíveis para comercialização a partir de setembro de 2018.

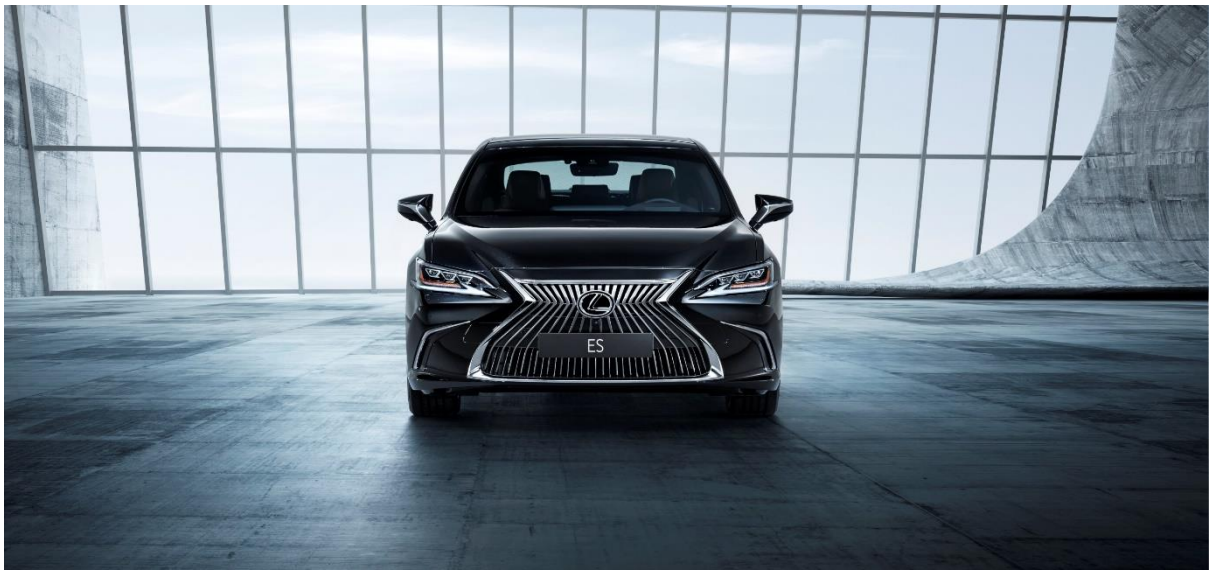
A Lexus vendeu cerca de 75 000 automóveis na Europa em 2017, o maior volume até à data, alcançando o quarto ano consecutivo de crescimento. O novo sedan ES será um modelo nuclear na sua gama, contribuindo para a ambição da Lexus de atingir vendas anuais de 100 000 automóveis novos na Europa até 2020.

## Novas dimensões para o design do ES

O novo ES foi desenvolvido sobre a nova Arquitetura Global – Plataforma K (GA-K), que confere à Lexus a oportunidade de explorar o design deste sedan de luxo de tamanho médio até aos limites. O novo modelo é mais longo (+65 mm), mais baixo (-5 mm) e mais largo (+45 mm) do que o seu antecessor. A maior distância entre eixos (+50 mm) permite que as rodas sejam empurradas para mais perto dos extremos do veículo, com vias dianteiras e traseiras mais largas (+10 e +37 mm). A sua posição e proporções refletem os seus melhorados atributos de prestações e conferem ao ES o tipo de apelo sedutor que fará com que tanto os proprietários como os admiradores lhe reservem um segundo olhar à sua passagem.

Yasuo Kajino, designer-chefe do ES, descreve o novo visual como uma "elegância provocante".

"O ES sempre foi um elegante sedan de luxo. Nesta geração adicionámos elementos de design arrojados que desafiam as expectativas tradicionais dos compradores", assegura.




A nova plataforma GA-K permitiu dispor de uma linha de capot mais baixa o que deu à equipa de Kajino a liberdade de gerar uma silhueta distinta com uma forte inclinação para baixo, criando uma forma dinâmica e fluida. Na dianteira, o rosto do ES é dramaticamente diferente de acordo com a versão. As versões de base de gama exibem barras elegantes que saem do centro da grelha fusiforme assinatura da Lexus, enquanto as versões F SPORT – disponíveis pela primeira vez na gama ES - adotam um padrão cruzado preta de formas "L" interligadas que têm correspondência com as secções recortadas nos extremos dianteiros do carro.

Em rutura com as gerações precedentes, o design revela uma linha de tejadilho de descida acentuada que realça a posição mais baixa do veículo e a aerodinâmica afilada. A traseira é "limpa" e nitidamente cinzelada, com faróis de LED que dobram os cantos da carroçaria para gerar uma linha de estilo contínuo seja qual for o ângulo em que é observado. As versões F SPORT adicionam um spoiler traseiro, logótipos específicos e um rebordo inferior escuro para tornar o visual mais desportivo. Há três diferentes desenhos de jantes de 17 e de 18

polegadas, com as versões F SPORT a rodar sobre jantes de 19 polegadas[1] que são semelhantes em aparência às do coupé Lexus LC.

O leque de 12 cores inclui novos tons de bege e verde: a cor Ice Ecru foi criada para imitar luz refletida na neve fresca, enquanto a Sunlight Green é inspirada na água do oceano sob a luz do sol. Duas cores exclusivas - Heat Blue e F White - estão disponíveis para as versões F SPORT, complementando o seu design altamente vibrante.

## O futuro dos interiores Lexus

Ao projetar a aparência e os materiais do habitáculo do ES, o ponto de partida da equipa de Kajino foi o Conceito de Futuro de Interiores Lexus que combina um cockpit centrado no condutor com uma área espaçosa e confortável para o passageiro da frente. O foco do condutor pode manter-se na estrada à sua frente uma vez que o ecrã central, o quadro de instrumentos e o head-up display são agrupados num espaço compacto dentro do campo de visão. A Lexus chama a este conceito "Banco de Controlo", uma ideia simples segundo a qual todos os comandos necessários e todas as informações a consultar estão ao alcance fácil e à vista. O encosto de braço desliza confortavelmente sob os cotovelos e os botões podem ser premidos sem que as mãos do condutor tenham que largar o volante.

Outra forma de reduzir a distração do condutor é o opcional head-up display que projeta informações relevantes do veículo no para-brisas. Totalmente ajustável para se adequar aos parâmetros preferidos de cada condutor, o ecrã colorido é o maior no segmento dos automóveis de luxo. Além das funcionalidades básicas, como velocidade, nível de combustível e posição do seletor da caixa, o ecrã pode também apresentar sinais com o limite de velocidade, avisos de assistência de manutenção de faixa e instruções de navegação.

O que o condutor vê é acompanhado pelo que ele sente. A posição de condução no ES foi aperfeiçoada com um ângulo de volante mais natural, posições revistas dos pedais e até um banco com 10 diferentes regulações. O próprio volante é cedido diretamente pelo LS e possui um aro de formato ergonómico e revestimento em madeira e aquecimento integrado (opcionais). Os bancos de condutor e passageiro dianteiro podem ainda ser aquecidos juntamente com um novo sistema de ventilação do tipo aspiração que se alimenta diretamente do sistema de ar condicionado para um arrefecimento mais rápido.

O habitáculo é também uma área conectada, com a disponibilidade de um sistema de navegação com uma variedade de serviços conectados. A navegação dispõe ainda de um ecrã multimédia de 12,3 polegadas e um controlo remote touch (por touchpad) de segunda geração; os seus recursos de reconhecimento de voz estendem-se a um assistente móvel, permitindo o controlo do smartphone do condutor sem qualquer contacto.

O conforto dos passageiros traseiros tem sido uma das preocupações do ES e o novo modelo mantém essa qualidade, apesar da linha exterior de tejadilho mais elegante. O ponto da anca mais baixo e o cuidadosamente executado revestimento do teto preservam a altura disponível, enquanto a superior distância entre-eixos garante um espaço generoso para as pernas.

As opções de cores interiores incluem uma nova combinação que reflete o tema de design "elegância provocante". A opção Rich Cream combina estofos em creme com um teto com forro castanho para dar ao habitáculo uma aparência moderna e ao, mesmo tempo, acolhedora. Outras opções incluem as cores Black, Chateau e Topaz Brown.

Para criar uma aparência totalmente diferente para o interior dos novos F SPORT foi desenvolvido um novo tipo de acabamento metalizado para o habitáculo, diferente de tudo o que a Lexus utilizou anteriormente. Inspirado no fabrico tradicional da espada japonesa, o revestimento Hadori apresenta padrões de ondas flutuantes que geram um efeito tridimensional que varia em função do ângulo de visão. O efeito é subtil, mas revelador do nível de detalhe e execução artesanal investidos para que as versões F SPORT ocupem uma posição única na gama. As versões ES de base continuam a utilizar materiais tradicionais, como bambu e madeira Shimamoku, que proporcionam ao ES o tipo de aparência artesanal que os clientes de luxo esperam e apreciam.

## Uma nova era de prestações

A equipa de engenharia, liderada pelo engenheiro-chefe Yasuhiro Sakakibara, teve um objetivo claro: transformar a imagem do ES. Isso significava transformar um sedan conhecido principalmente pelo conforto e tranquilidade num automóvel igualmente capaz de alcançar níveis de prestações e de comportamento que se pudessem sentir e ouvir.

De acordo com Sakakibara, este ES foi construído para oferecer um nível de prestações globalmente mais elevado do que qualquer dos seus antecessores. E foi por isso que afirmou: "Sabíamos que este ES tinha que ter uma resposta pronta e ser fácil de conduzir, independentemente do tipo de estrada em que estivesse. E isso é algo que só pode ser alcançado com uma base sólida".

O ponto de partida foi a nova plataforma GA-K. Trata-se de um excecionalmente rígido chassis de tração dianteira que rivaliza, em termos de rigidez torsional, com a plataforma de tração traseira GA-L usada no coupé LC e no sedan LS. Vários tipos de aço de elevada rigidez reduzem o peso em comparação com as plataformas anteriores, enquanto progressos como o novo design da suspensão traseira multibraços, o motor da assistência elétrica montado na cremalheira e uma braçadeira em V atrás do banco traseiro proporcionaram aos engenheiros a flexibilidade necessária para afinar o ES com uma precisão inédita.

A equipa responsável pelo chassis procurou criar uma noção de reconfortante previsibilidade, além de uma sensação de resposta rápida a cada movimento.

## Suspensão que se adapta ao piso

Com uma base sólida para evoluir, a equipa de Sakikabara esforçou-se para desenhar uma suspensão que pudesse ser afinada para garantir um conforto excecional e um comportamento preciso. A arquitetura resultante usa um esquema MacPherson na frente e uma configuração multibraços com braço transversal atrás, além de barras estabilizadoras em cada um dos eixos.

É Yoshiaki Ito, o chefe de testes dinâmicos, quem descreve o nível elevado e a definição refinada de conforto do ES: "Queremos que qualquer condutor tenha uma sensação de controlo total quando estiver ao volante do ES. É um nível de conforto que vai além de simplesmente proporcionar uma boa qualidade de rolamento".

Embora o desenho da suspensão dianteira seja semelhante ao do ES anterior, foram feitas várias alterações para melhorar a capacidade de resposta geral. O ângulo do suporte em si foi revisto para o alinhar melhor com o percurso da carga da roda para elevar a qualidade de rolamento, enquanto o aumento no ângulo de caster – definido com base na linha vertical que passa pelo centro da roda do carro - (+2 graus) e na linha de caster (+8 mm) ajudam a melhorar a estabilidade em linha reta . Os novos Amortecedores de Controlo Dinâmico são capazes de responder até aos mais pequenos movimentos graças a uma válvula auxiliar não sobreposta que permite que o óleo do amortecedor possa fluir em qualquer direção antes de entrar na válvula principal.

O desenho da suspensão traseira uma configuração multibraços e um braço traseiro e beneficia também com a capacidade de resposta dos novos Amortecedores de Controlo Dinâmico. A colocação mais alta do ponto de montagem do braço transversal e um casquilho maior resultam numa melhoria do controlo das irregularidades da estrada. O maior espaçamento dos pontos de ancoragem dos casquilhos das barras estabilizadoras contribui igualmente para a redução geral do rolamento da carroçaria.

O novo sistema de Direção Assistida Eletricamente (EPS) gera movimentos mais precisos com o volante. Ao contrário do que acontecia no anterior ES, que utilizava um motor de assistência montado na coluna de direção, a nova configuração da EPS coloca o motor de assistência diretamente na cremalheira da direção, o que resulta num tato mais preciso do volante. A nova configuração permite ainda uma regulação adicional do volante em 30 mm em altura e 40 mm em profundidade.

## O controlo adicional do F SPORT

Nas versões F SPORT é utilizada uma Suspensão Variável Adaptativa (AVS) que substitui os Amortecedores de Controlo Dinâmico por amortecedores ajustáveis. Semelhante aos sistemas disponibilizados no coupé LC e no sedan LS, no ES o sistema AVS é capaz de definir 650 níveis de regulação para proporcionar uma excelente resposta e controlo da direção. Os ajustes são feitos com base em informações de sensores que medem cargas G lineares e verticais, velocidade do veículo, ângulo de direção, taxa de deriva e pressão do cilindro principal, além de informações do computador de controlo do motor e do computador de controlo de derrapagem.

Todas as versões do ES estão equipadas com Seletor de Modo de Condução, que permite ao condutor adaptar as configurações do carro às diferentes condições da estrada. As versões desprovidas de AVS dispõem de os modos Eco, Normal e Sport, enquanto as unidades equipadas com AVS substituem o modo Sport pelo Sport S e adicionam os modos Sport S + e Custom (Personalizado).

No modo Eco é dada prioridade ao consumo de combustível limitando as respostas do motor às solicitações do acelerador e suprimindo o uso do sistema de controlo de climatização. Nas versões sem AVS, o modo Sport agiliza as respostas de aceleração, altera o programa de funcionamento da transmissão e altera a assistência da direção para um maior controlo do veículo, enquanto os ES equipados com AVS somente ajustam as configurações de aceleração e transmissão no modo Sport S. Para uma condução ainda mais desportiva, o modo Sport S + ajusta os parâmetros de aceleração, transmissão e direção, juntamente com os amortecedores

adaptativos. No modo Custom, o condutor pode escolher as suas preferências entre três programas de motor e transmissão (Eco, Normal, Sport), dois programas de direção e suspensão (Normal, Sport) e dois programas de climatização (Eco, Normal).

**Sistema de propulsão híbrida de quarta geração**

O ES 300h – que vai ser lançado na Europa Ocidental e Central - está equipado com um novo sistema de propulsão híbrida "Self-Charging Hybrid" de quarta geração que consegue oferecer uma excecional eficiência de combustível, prestações de pronta resposta e emissões mínimas para um sedan de luxo de tamanho médio. Acopla um ultra-eficiente motor a gasolina de quatro cilindros, em ciclo Atkinson, de 2,5 litros com um motor elétrico mais leve, mais compacto e com maior densidade energética. A potência total do sistema é de 218 cv e a economia de combustível no ciclo combinado é de 4,7 l/100 km.

O motor de 2,5 litros é totalmente novo e incorpora a tecnologia de combustão de queima rápida que o torna um dos motores de eficiência térmica mais elevada em veículos de produção em série. Daqui resulta mais potência sem aumento de emissões ou de consumo de combustível. Os recursos que ajudam a alcançar resultados tão impressionantes incluem condutas de admissão direitas, aumento dos ângulos de válvulas e sedes de válvulas revestidas a laser. A bomba de óleo de capacidade variável, os injetores com vários orifícios, o sistema VVT-iE nas válvulas de admissão e um sistema de arrefecimento variável contribuem também para a impressionante capacidade de gestão de calor e do processo de combustão deste motor.

Desenvolvido especificamente para trabalhar com o motor de 2,5 litros, o novo transeixo tem um arranjo de múltiplos eixos dos motores elétricos no lugar da configuração coaxial anterior, o que reduz em quase 30 mm o comprimento total do sistema. O tradicional conjunto de engrenagens planetárias foi substituído por uma

engrenagem de eixo paralelo e uma engrenagem multifuncional que incorpora uma engrenagem planetária de repartição de força, uma engrenagem de estacionamento e uma engrenagem de acionamento contrário numa única unidade compacta.

A bateria de hidretos metálicos de níquel que alimenta o motor elétrico foi transferida da bagageira para debaixo do banco traseiro, o que foi possível graças a uma redução em 120 mm na altura da bateria e à adoção de um sistema mais compacto de arrefecimento. Colocar a bateria debaixo do assento não só liberta espaço na bagageira como também melhora a distribuição de peso entre a frente e a traseira do carro para um melhor comportamento.

Vários novos recursos foram incorporados no ES 300h para melhorar a satisfação geral com a direção e a forma como a mesma consegue envolver o condutor. O sistema de controlo híbrido foi agora projetado para oferecer uma sensação de aceleração mais linear ao alinhar a velocidade do motor mais de perto com a velocidade do veículo e reduzindo a sensação de "banda elástica" normalmente associada aos sistemas de propulsão híbrida. Quando é selecionado o modo de transmissão Sport a aceleração torna-se mais rápida, aumentando o binário em regimes mais baixos, ao mesmo tempo que as patilhas no volante podem ser usadas para selecionar uma das seis mudanças simuladas para um controlo mais preciso.

**Motores a gasolina e nova transmissão automática Direct-Shift de 8 velocidades (Não disponível em Portugal)**

Na Rússia e noutros mercados do leste europeu o ES estará disponível com uma gama de motorizações a gasolina.

O ES 350 é alimentado por um motor a gasolina V6 de 3,5 litros, concebido para proporcionar uma aceleração imediata e uma nota acústica emocionante. Este motor incrivelmente suave beneficia de uma atualização do sistema de injeção de combustível D4-S e desenvolve agora 250 cv, alcançando progressos significativos em termos de prestações face à unidade V6 da geração anterior.

Além do aumento de potência e binário, o ES 350 recebe igualmente uma nova transmissão automática Direct Shift de oito velocidades que usa um conversor de torque ultrafino e uma embraiagem de bloqueio de discos múltiplas para transferir a energia para as rodas dianteiras com mais eficiência. Foi afinado para proporcionar passagens de caixa rápidas e respostas do pedal a condizer. Com uma maior dispersão de relações, pode usar engrenagens de elevado binário nos regimes iniciais para arranques rápidos e desmultiplicações longas na zona mais alta de eficiência.

A combustão a alta velocidade é um elemento central da capacidade do novo motor para assegurar o fornecimento mais eficiente do combustível. Para o conseguir, o diâmetro dos cilindros foi ligeiramente reduzido (de 90 mm para 87,5 mm) e o curso dos mesmos aumentado (de 98 mm para 103,4 mm) para criar uma relação diâmetro/curso ótima de 1:1,2 e reduzir a distância que combustível tem que se deslocar até alcançar as extremidades do cilindro. O ângulo entre as válvulas ofi igualmente aumentado para criar um percurso mais direto para o ar da admissão, enquanto as sedes das válvulas da admissão usam um processo de revestimento a laser que permite uma maior área de assento da válvula, temperaturas reduzidas e uma transição mais suave da entrada da admissão para a câmara de combustão. O resultado é um padrão de redemoinho otimizado e a capacidade de produzir um maior avanço de ignição em condições de queima pobre sem aproximação aos limites em que há risco de detonação.

O ES 250 estará disponível com um motor a gasolina de quatro cilindros de 2,5 litros totalmente novo e de elevada eficiência e uma nova transmissão automática de oito velocidades Ditect Shift. Construído em alumínio leve, possui um design de curso longo, sedes de válvulas revestidas a laser e um avançado sistema inteligente de válvulas com tempos variáveis (VVT-i) para obter uma combustão de alta velocidade. A sua elevada eficiência térmica geral é de 38%.

Tal como no V6, o sistema de injeção D-4S é usado no motor de 2,5 litros para fornecer injeção direta de combustível de alta pressão e injeção indireta de baixa pressão para o funcionamento no ciclo Atkinson de baixas cargas. Eficiências adicionais são conseguidas através de uma bomba de óleo continuamente variável e de um sistema variável de arrefecimento, os quais ajustam a sua operação para funcionar apenas quando são necessários. Por exemplo, quando o motor está frio os jatos de arrefecimento do óleo do êmbolo são desativados para permitir um aquecimento mais rápido e reduzir os gases de escape. Na mesma situação, a bomba de água elétrica reduz a taxa de fluxo geral do refrigerante, além de redirecionar o líquido de arrefecimento do bloco do motor para o núcleo do aquecedor, para um aquecimento mais rápido do habitáculo e do motor.

## Uma transmissão mais flexível para melhorar a condução e aumentar as distâncias percorridas

Tanto o motor V6 de 3,5 litros como o motor de quatro cilindros em linha de 2,5 litros fornecem potência às rodas dianteiras através de uma nova transmissão automática de oito velocidades Direct Shift. Esta nova transmissão utiliza um conversor de binário ultra-fino e uma embraiagem de bloqueio com discos múltiplos para manter uma ligação direta em quase todas as situações, excetuando no arranque. O resultado é uma sensação parecida com a das caixas de dupla embraiagem dupla na maioria das situações, além de uma suave entrega da potência desde um arranque como numa caixa automática convencional.

Em comparação com a anterior caixa automática de seis velocidades, a transmissão Direct Shift de oito velocidades tem uma faixa mais ampla de relações para permitir melhores consumos de combustível e uma resposta mais ágil. Por exemplo, a 1ª velocidade da antiga caixa de 6 velocidades tinha uma desmultiplicação de 3,30:1 enquanto na nova transmissão a desmultiplicação da 1ª é de 5,51 quando acoplada ao V6 e 5,25 no motor de quatro cilindros. Nas rotações mais altas a nova transmissão permite que, a 100 km/h, o motor funcione em regimes 250 a 300 rpm mais baixos do que com a anterior caixa.

## Reservas de segurança incomparáveis

A sétima geração ES está disponível com o mais recente Lexus Safety System + (de série em todos as versões na Europa Ocidental, disponível como opção nos mercados da Europa Oriental). Esse pacote de tecnologias de segurança ativa fornece novos recursos e expande os cenários de condução nos quais consegue fornecer proteção adicional para condutor e passageiros e ajudar a evitar que ocorra um acidente.

Os novos recursos incluem a deteção diurna de ciclistas, que faz parte do abrangente Sistema de Pré Colisão (PCS). Sendo já capaz de detetar veículos e peões em aproximação, a aptidão do Sistema de Pré-colisão de detetar ciclistas é a resposta certa para um dos cenários mais comuns de acidentes nas estradas nos dias de hoje. O PCS foi também aperfeiçoado para detetar peões durante a noite graças ao aumento da sensibilidade e do alcance dinâmico do radar.

Outro novo avanço de segurança no ES é o que resulta da introdução do Sistema Máximos automáticos de duas fases (AHS). Este sistema não só liga e desliga automaticamente os feixes de luz dos faróis como o seu conjunto de 24 LEDs individuais é capaz de adaptar o padrão de luz para fornecer uma iluminação melhorada, reduzindo o encadeamento dos condutores que se aproximam.

## A experiência de áudio mais imersiva do mundo com Mark Levinson PurePlay

O sistema Mark Levinson PurePlay com 17 altifalantes faz a sua estreia no Lexus ES em 2019. O seu conceito de design em estreia mundial foi criado para imergir cada ocupante do veículo na mais poderosa, precisa e pura experiência de áudio jamais criada.

O PurePlay aproveita várias abordagens exclusivas para oferecer um excelente desempenho no veículo: espectro preciso, design e posicionamento dos altifalantes de nível mundial e tecnologia de afinação e descompactação incomparáveis. Os altifalantes são colocados ao nível dos ombros em todo o habitáculo,

melhorando a acústica e criando uma sinergia tonal. Esses locais perfeitamente sincronizados oferecem uma cor tonal consistente entre todos os altifalantes de médios e todos os tweeters (altifalantes de agudos), criando efetivamente duas fases de som idênticas para os passageiros dianteiros e traseiros. Como resultado, cada pessoa é envolvida em som, criando uma experiência de audição consistente em todos os lugares do carro.

## O próximo capítulo da história do ES

A sétima geração do Lexus ES marcará o início de uma nova era para um dos modelos mais antigos e mais populares da marca. Em comum com o topo de gama Lexus LS, o novo sedan ES tem como objetivo conquistar uma ampla gama de clientes. Oferece tudo o que os clientes tradicionais da Lexus esperam juntamente com qualidades que irão atrair aqueles que nunca antes tinham considerado a marca no seu leque de opções. Estilo mais forte, desempenho mais dinâmico, acabamentos interiores de alta qualidade e a mais recente tecnologia de segurança ajudarão a transformar a imagem do Lexus ES em algo novo e inesperado.

[1] Especificações variam por mercado