**LEXUS AU SALON INTERNATIONAL DE L’AUTOMOBILE DE GENÈVE**

**Dossier de presse**

**PREMIÈRE MONDIALE DE LA TOUTE NOUVELLE LEXUS LS 500h**

**INTRODUCTION**

Le Salon international de l’automobile de Genève dévoile en première mondiale la nouvelle Lexus LS 500h, la version hybride de la nouvelle berline porte-étendard de Lexus.

Révélée dans la foulée de la présentation de la LS 500 mue par un bloc V6 essence biturbo au Salon de l’Automobile de Détroit (NAIAS) 2017, elle incarne la nouvelle philosophie de Lexus en matière de limousine de luxe, alliant design audacieux, performances grisantes et personnalité unique, une berline capable de marquer l’imagination de clients plus jeunes et résolument tournés vers l’avenir.

Le design audacieux réunit avec succès les vertus d’une berline quatre portes à empattement long avec un profil bas, de style coupé, positionnant la LS à la croisée de deux segments de marché en pleine expansion.

L’habitacle a bénéficié d’une approche tout aussi inédite, mettant l’accent sur le « confort progressif » et matérialisant les traditions de l’esthétique et de l’artisanat japonais dans le cadre d’un intérieur luxueux, innovant et haute technologie. Cette excellence en matière de design intérieur a même été récompensée lors du NAIAS par la remise d’un EyesOn Design Award.

Conçue comme le nouveau vaisseau amiral de la marque Lexus, la LS dépasse les exigences généralement imposées aux voitures de luxe. Toshio Asahi, ingénieur en chef, explique à ce propos : « Le développement d’un tel modèle porte-drapeau a requis un changement de paradigme radical. Plutôt que de restituer les éternelles conventions qui ont défini les voitures de luxe du passé, nous voulions créer une voiture dotée d’une personnalité novatrice, émotionnelle et sensuelle, capable de détourner les regards des clients des autres voitures de luxe et de mettre en place un système de valeurs inédites. »

La LS 500h est équipée du nouveau système hybride multi-phase de Lexus, une technologie qui transcende les performances et l’agrément de conduite d’une hybride, fournissant plus de puissance et de couple pour une meilleure réactivité et une accélération linéaire plus gratifiante, en particulier lors des départs arrêtés. Dans le même temps, la consommation et les émissions inhérentes au Lexus Hybrid Drive ont encore été améliorées, notamment aux vitesses de croisière élevées.

Le groupe motopropulseur se compose d’un V6 à essence Dual VVT-i de 3,5 litres et de deux moteurs électriques, qui développent ensemble une puissance maximale de 354 ch DIN/264 kW. Alors que la LS 500 sera disponible en Europe exclusivement en traction intégrale, la LS 500h sera introduite à la fois en propulsion arrière et en quatre roues motrices.

La LS 500h repose sur la nouvelle architecture mondiale de luxe de Lexus, la plate-forme GA-L, qui abaisse le centre de gravité et assure une répartition des masses optimale, contribuant ainsi à améliorer la stabilité et l’agilité du véhicule, deux éléments déterminants de l’agrément de conduite. La grande rigidité intrinsèque du châssis signifie que la nouvelle suspension multibras peut être paramétrée pour atteindre le confort suprême, marque de fabrique de la LS, sans compromettre les performances dynamiques. En Europe, la suspension variable adaptative, pneumatique, fait partie de la dotation de série des modèles haut de gamme.

Les qualités routières de la voiture bénéficient également d’une parfaite coordination des systèmes de direction, de freinage et de stabilité grâce au système Lexus Dynamic Handling.

Des technologies avancées sont aussi utilisées pour assurer des performances impressionnantes en matière de sécurité. Le pack Lexus Safety System+ de la LS 500h comprend en outre un nouveau système de sécurité avancé qui étrenne la première fonction de détection intuitive de piétons au monde, avec une correction active de la trajectoire entre autres technologies innovantes.

*Omotenashi* – le terme japonais qui exprimer le sens unique de l’hospitalité de ce pays – définit parfaitement l’intérieur luxueux et silencieux de la LS 500 h. Le summum du confort est distillé par des sièges avant et arrière à réglages électriques omnidirectionnels, chauffants, ventilés et massants. En option, les sièges arrière peuvent se doter d’un support de jambes extensible, sans oublier l’espace dévolu aux jambes, le plus généreux dans l’histoire de la LS. En effet, la nouvelle LS 500h est plus longue encore que l’actuelle LS 600h L à empattement long, soit 5 235 mm contre 5 210 mm.

Les maîtres-artisans *Takumi* chers à Lexus contribuent aussi à la qualité exceptionnelle de l’habitacle de la LS 500h où se côtoient matériaux nobles, nouvelles garnitures et selleries Luxueuses et de nombreux détails inédits, dont un nouveau traitement des plis et du verre Kiriko dans les panneaux de porte intérieurs.

**TECHNOLOGIE IMAGINATIVE**

* **Groupe motopropulseur full hybrid avec V6 essence Dual VVT-i de 3,5 litres et système hybride multi-phase de Lexus**
* **LS 500 animée par le nouveau moteur V6 biturbo et une transmission automatique à 10 vitesses**
* **Lexus Safety System+ avec nouveau système de sécurité avancée**

**Groupe motopropulseur full hybrid avec V6 essence Dual VVT-i de 3,5 litres**

Le système hybride multi-phase de la Lexus LS 500h combine un V6 essence Dual VVT-i de 3,5 litres à deux moteurs électriques, l’ensemble développant une puissance totale de 354 ch DIN/264 kW.

Le moteur exploite de manière optimale le Dual VVT-i (double système de distribution à calage variable intelligent), avec une synchronisation parfaitement en phase avec les conditions de conduite, permettant ainsi de disposer d’un couple élevé à toutes les vitesses.

Au nombre des mesures visant à réduire les pertes par frottement et à augmenter l’efficacité énergétique du moteur figurent l’adoption de culbuteurs à galets étroits et très légers et de chaînes de distribution à faible frottement, alors que l’injection directe d’essence D-4S aide à créer des conditions de combustion maximales, contribuant ainsi à un bon bilan énergétique.

**Lexus Multi Stage Hybrid System**

La nouvelle chaîne cinématique de la LS 500h est équipée du système hybride multi-phase de Lexus, une technologie révolutionnaire qui métamorphose les performances du groupe motopropulseur hybride.

Ce système ajoute un dispositif de changement de vitesse à 4 rapports au Lexus Hybrid Drive associant un V6 essence de 3,5 litres et deux moteurs électriques. Il en résulte une réaction plus directe de l’accélérateur aux sollicitations du conducteur et une augmentation de l’agrément en conduite dynamique, tout en conservant la souplesse et l’efficacité qui sont les marques de fabrique des Lexus hybrides.

Dans un véhicule full hybrid traditionnel, la puissance du moteur est amplifiée par le moteur électrique via un réducteur. Dans le nouveau système hybride multi-phase, la puissance du bloc V6 essence et de la batterie hybride peut être amplifiée par le dispositif de changement de vitesse à 4 rapports et permet ainsi de produire nettement plus de puissance pour tout démarrage avec départ arrêté. Il est désormais possible de circuler à des vitesses de croisière plus élevées tout en maintenant un régime moteur plus faible. Par ailleurs, la LS 500h peut dorénavant circuler à des vitesses plus élevées – jusqu’à 140 km/h – en mode EV 100% électrique.

Dans ce système, l’unité de changement de vitesse multi-phase se retrouve immédiatement en amont du dispositif répartiteur de puissance, dans l’alignement du vilebrequin. Bien que la transmission n’ait que quatre vitesses, la position D a un modèle de contrôle du changement de vitesse simulé qui restitue la sensation de conduite d’une boîte à 10 rapports. Lorsque la vitesse du véhicule augmente, le régime moteur augmente en distillant une sensation d’accélération linéaire, directe et continue, sans effet « moulin à café » qui se présente sur certaines transmissions à variation continue. En 10e vitesse, la commande de la boîte CVT permet de circuler à une vitesse de croisière élevée avec un régime moteur plus faible, gage d’un silence, d’une douceur et d’une efficacité énergétique de haut niveau.

La transmission bénéficie en plus d’une version améliorée du AI Shift Control (intelligence artificielle de passage des rapports) que l’on trouve sur les boîtes automatiques conventionnelles. Cela permet donc une sélection optimale du rapport, en phase avec les conditions de conduite et les sollicitations du conducteur, par exemple en montée ou en descente. Le système comprend également le DMI (Driver’s Mind Index). En d’autres termes, il peut adapter le passage des rapports au style de conduite et au comportement du conducteur sans que le conducteur ne doive choisir un autre mode de conduite pour obtenir le type de performance qu’il souhaite de la transmission.

Grâce à la conception du système hybride multi-phase, le conducteur peut exploiter un mode « M » pour sélectionner et maintenir des rapports manuellement, en utilisant les palettes montées derrière le volant – une fonction jusque-là inédite à bord d’une Lexus hybride. Grâce à la commande coordonnée du répartiteur de puissance et au mécanisme de changement de vitesse, le changement de vitesse commencera instantanément lorsque l’ordinateur reçoit le signal de la palette, gage d’une réponse extrêmement rapide.

**Batterie hybride lithium-ion**

La LS 500h est équipée d’une batterie hybride lithium-ion à la fois compacte et légère. Elle est 20 % plus petite que l’unité de nickel-métal hydrure utilisée dans l’actuelle Lexus LS 600h, mais affiche une densité de puissance plus élevée.

La technologie lithium-ion a aussi permis de réduire la masse du composant et, dans la foulée, la masse totale de la voiture, tout bénéfice pour la consommation, les émissions et l’équilibre dynamique.

C’est la première batterie hybride de Lexus présentant une conception de construction en satellite, dans laquelle la fonction de surveillance de la tension de cellule est séparée de l’UCE (unité de contrôle électronique) de la batterie. Cela permet d’utiliser efficacement un espace qui, autrement, serait resté vide à l’intérieur du bloc-batterie, pour abriter le câblage électrique et le ventilateur de refroidissement de la batterie, réduisant ainsi l’encombrement global de l’unité de refroidissement. Le ventilateur de refroidissement est désormais plus puissant et plus mince.

**LS 500 avec le bloc V6 biturbo**

La LS 500 est mue par un nouveau bloc V6 essence biturbo de 3,5 litres couplé à une transmission automatique à 10 rapports, une première dans une berline de luxe. Ce groupe motopropulseur délivre à la fois une puissance élevée, qui n’a rien à envier aux V8 concurrents – 415ch DIN/310 kW et un couple maximal de 600 Nm – et une consommation étonnamment basse.

Des technologies moteur dernier cri et l’efficacité du système biturbo contribuent à bondir de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes.

La transmission automatique à 10 rapports de la LS 500, étrennée dans le coupé de luxe Lexus LC 500, est une transmission automatique à convertisseur de couple, mais avec des temps de passage comparables à ceux d’une boîte à double embrayage. La plage de rapports large autorisée par ses rapports rapprochés est idéale pour tous types de conduites et permet de circuler en toutes conditions dans le rapport idéal.

Le conducteur peut changer de vitesse en utilisant les palettes au volant, mais ils seront nombreux à préférer le système de commande électronique avancé qui anticipe les sollicitations du conducteur et choisit le rapport idéal en surveillant l’accélération, le freinage et les forces G latérales.

Lors du démarrage départ arrêté, les rapports courts des premières vitesses et le faible temps de passage génèrent une sensation rythmique et jouissive à mesure que la voiture prend de la vitesse. Le couple élevé du moteur biturbo s’accorde idéalement aux rapports de démultiplication supérieurs pour une conduite sur autoroute détendue, sans effort, tandis que toute rétrogradation très rapide se traduit par une accélération immédiate, sans aucun décalage entre la pression sur la pédale et le ressenti.

**Lexus Safety System+ avec nouveau système de sécurité avancée**

La LS est dotée du Lexus Safety System+ avec un nouveau système de sécurité avancé. Il vient encore étoffer l’arsenal de systèmes actifs disponibles pour le conducteur afin de contribuer à prévenir les accidents, en offrant une protection contre les risques présents dans quatre des types d’accidents les plus courants : collisions par l’arrière, collisions avec des piétons, accidents dus à un changement de voie et accidents aux carrefours. Il utilise la combinaison des informations générées par des capteurs omnidirectionnels situés tout autour du véhicule, y compris des caméras stéréo, afin de contrôler toutes les situations possibles, des manœuvres de stationnement à l’évitement d’une collision.

Il propose aussi la première fonction de détection intuitive de piétons au monde avec correction active de la trajectoire. Si un piéton est détecté sur la route et qu’une collision est imminente, ce système activera automatiquement les freins de la voiture et corrigera la trajectoire pour éviter la personne, tout en gardant sa voie de circulation. Le conducteur sera alerté de l’intervention du système par une alarme sur l’affichage tête haute en couleur.

En matière de sécurité passive, la structure robuste de la LS fournit un degré élevé de protection passive des occupants lors d’une collision, la voiture étant équipée de 14 airbags au total.

La nouvelle LS recourt aussi pour la première fois à Lexus CoDrive, un système d’assistance à la conduite de haut niveau qui contrôle la direction selon les intentions du conducteur et assure une assistance continue pour la conduite sur autoroutes.

**PERFORMANCES EXALTANTES**

* **Nouvelle architecture mondiale de Lexus – plate-forme de luxe assurant dynamisme, maniabilité, confort et insonorisation d’exception**
* **Centre de gravité abaissé pour une agilité et une stabilité accrues du véhicule**
* **Utilisation stratégique de matériaux à la fois résistants et légers**
* **Suspensions avant et arrière multibras paramétrées pour assurer la stabilité et le confort de conduite**
* **Suspension variable adaptative, suspension pneumatique et système de maniabilité dynamique de Lexus (LDH) contribuent à améliorer le confort, la stabilité arrière et la manœuvrabilité**

**Plate-forme Lexus Global Architecture – Luxury**

Plus que jamais auparavant, les conducteurs de berlines de luxe exigent une meilleure maniabilité et une sensation accrue de performance, sans sacrifier le confort. Ce subtil équilibre est le plus difficile à obtenir, un défi que la nouvelle plate-forme GA-L de Lexus a brillamment relevé. La plate-forme a été utilisée pour la première fois sur le coupé LC et se retrouve aujourd’hui, avec un empattement étiré, sous la nouvelle LS.

Il s'agit de la plate-forme la plus rigide jamais créée par Lexus, une assise parfaite pour améliorer les qualités dynamiques, le confort et l’insonorisation. Une qualité fondamentale du design du véhicule est l’abaissement du centre de gravité, la plus grande partie de la masse, y compris celle du moteur et des passagers, ayant été déplacée en un point plus central et plus bas du châssis. Cette disposition exerce un effet positif et direct sur la conduite, la stabilité dynamique et le confort, et contribue à une expérience plus gratifiante et un agrément supérieur pour le conducteur.

**Suspension multibras**

La nouvelle LS a une suspension arrière et avant multibras conçue pour assurer un confort digne d’une limousine de luxe. La suspension pneumatique et les stabilisateurs actifs améliorent encore les qualités dynamiques.

La suspension avant utilise une conception à double articulation sphérique sur les bras supérieurs et inférieurs afin de maîtriser les plus infimes mouvements provenant du conducteur et de l’état de la route. En plus d’assurer une meilleure répartition des charges, cette configuration contribue à optimiser la géométrie de la suspension afin d’augmenter le contrôle de la roue et d’obtenir une réponse plus précise de la direction pour un moindre effort initial. À l’arrière, les articulations sphériques sont remplacées par des paliers afin d’assurer un confort supérieur.

**Suspensions multibras paramétrées pour le confort, la stabilité et la tenue de route**

La notoriété de la LS repose, entre autres, sur les caractéristiques exceptionnelles de sa suspension, particulièrement conciliante. Pourtant, Lexus a trouvé de nouveaux points d’amélioration même dans ce domaine. Par exemple, la suspension multibras présente des doubles articulations sphériques sur les bras supérieurs et inférieurs afin de maîtriser les plus infimes mouvements provenant du conducteur et de l’état de la route. En plus d’assurer une meilleure répartition des charges, cette configuration contribue à optimiser la géométrie de la suspension afin d’augmenter le contrôle de la roue et d’obtenir une réponse plus précise de la direction pour un moindre effort initial. Afin de réduire le poids non suspendu et de stimuler ainsi l’agilité et le confort, l’aluminium est très largement utilisé dans la suspension.

**DESIGN AUDACIEUX**

* **Berline de luxe avec une silhouette de coupé distinctif, mettant l’accent sur les performances plus dynamiques et augmentant ainsi son potentiel de séduction auprès d’une clientèle plus jeune**
* **Profil de coupé avec ligne de toit basse, sans toutefois sacrifier la garde au toit ni le confort des passagers arrière**
* **La nouvelle LS est plus longue et plus basse que sa devancière et n’est disponible qu’en empattement long**
* **Nouvelle interprétation du design de la calandre en sablier de Lexus**

S’inscrivant résolument dans le prolongement de la philosophie « Yet » (Et pourtant) qui a été le fil rouge de la réflexion sous-jacente au design des générations successives de la LS, Lexus a créé un design qui offre l’espace et le confort d’une limousine trois volumes de prestige. Et pourtant… elle arbore la silhouette élégante d’un coupé à quatre portes, un look qui séduira davantage les acheteurs potentiels plus jeunes du marché du luxe.

Les designers Lexus ont pleinement profité des possibilités offertes par le centre de gravité surbaissé et la répartition optimale des masses de la nouvelle plate-forme de la LS afin de produire un profil plus ramassé et un empattement plus long, ce qui confère à la voiture une allure à la fois allongée et trapue. Par rapport au modèle actuel, la nouvelle LS a perdu 15 mm en hauteur, alors que la proue et la poupe sont respectivement 30 et 40 mm plus basses. La nouvelle LS n’est proposée qu’avec un seul empattement de 3 125 mm, soit 35 mm de plus que celui de la LS 600h L à empattement long.

La LS est la première berline de Lexus à présenter un design avec six vitres latérales et rompt donc avec la tradition sur ce point. Cette approche a permis de créer une silhouette tout en finesse et des lignes fluides et fuyantes. La LS est également la première Lexus à être équipée de vitres affleurantes qui s’intègrent harmonieusement aux montants latéraux.

La LS dévoile aussi une interprétation unique de la calandre signature de Lexus en sablier. Elle confère un halo de noblesse à ce modèle phare de la marque Lexus. La calandre arbore une texture maillée qui change en fonction de l’incidence de la lumière. L’effet optimal créé est le fruit de nombreux mois de développements de CAO intensifs et de l’ajustement à la main de milliers de surfaces individuelles.

**HABITACLE LUXUEUX INSPIRÉ PAR L’*OMOTENASHI***

* **Habitacle spacieux et accueillant inspiré de l’*Omotenashi*, l’art de l’hospitalité à la japonaise**
* **Priorité au confort des sièges arrière et à la facilité d’accès à bord**
* **Mesures inédites pour atteindre une insonorisation exceptionnelle**
* **Système audio Mark Levinson surround 3D**

**Habitacle spacieux et accueillant**

*Omotenashi*, l’art de l’hospitalité japonaise, est le dénominateur commun de toutes les générations de LS. Dans une automobile de luxe, cela signifie entourer d’attentions le conducteur et ses passagers, anticiper leurs besoins, veiller à leur confort et les protéger des dangers.

Dans le cas de la nouvelle LS, la création d’une nouvelle référence dans le segment des voitures de prestige ne pouvait se limiter à enrichir l’équipement. S’inspirant des principes d’*Omotenashi,* Lexus s’est employée à créer un habitacle luxueux qui accueille et enveloppe les passagers, tout en traitant le conducteur comme un partenaire. Les maîtres-mots de l’équipe de design étaient « confort progressif ».

Les sièges ont été entièrement repensés sur le plan du design. Les sièges avant réglables électriquement sur 28 positions, chauffants, ventilés et massants sont de parfaits exemples de cette approche.

Arborant des formes organiques, le tableau de bord regroupe les écrans d’informations à une hauteur uniforme afin d’étayer la configuration « seat-in-control » qui met l'accent sur la capacité du conducteur à exploiter tous les systèmes sans devoir changer de posture. Outre son écran de navigation de 12,3 pouces, la LS peut embarquer en option un affichage tête haute (HUD) couleur de 24 pouces, le plus grand au monde, qui projette toute une série d'informations déterminantes du véhicule et des données de performance dans le champ de vision du conducteur.

Le système d’infodivertissement est doté d’une interface utilisateur graphique plus conviviale et est piloté à l’aide du système de commande tactile à distance de dernière génération. Le fonctionnement intuitif est conçu pour restituer le mode d’utilisation d’un smartphone. Il peut aussi reconnaître des commandes « manuscrites » – des lettres tracées avec le doigt sur le pavé tactile.

Comme la nouvelle LS est plus basse que ses devancières, Lexus l'équipe pour la première fois d'une suspension pneumatique avec une fonction d'accès. Le mode d'accès est activé en déverrouillant la voiture avec la clé intelligente. La voiture se soulève alors automatiquement et les flancs latéraux du siège s’écartent pour accueillir le conducteur au volant.

Afin de préserver la garde au toit en dépit du profil surbaissé, la nouvelle LS adopte un toit ouvrant coulissant extérieur.

**Priorité au confort des sièges arrière**

Lexus a également porté une attention particulière aux sièges arrière en proposant un design qui assure la continuité harmonieuse entre les garnitures et les dossiers. En option, les sièges arrière peuvent être chauffants, ventilés et massants, alors que les sièges arrière électriques sont disponibles avec une fonction de massage shiatsu et un repose-pieds. Ces équipements font partie intégrante d’un pack complet d’équipements arrière luxueux offrant un dégagement aux jambes encore plus généreux que dans toutes les générations précédentes de la LS. Associé à ce pack, le siège situé derrière celui du passager avant s’incline vers l’arrière jusqu’à 48 degrés et jusqu’à 24 degrés vers l’avant pour faciliter la descente.

Lexus a conçu l’habitacle pour offrir un havre de paix sur la route grâce à l’utilisation de procédés d’isolation phonique innovants qui accroissent le silence intérieur par rapport aux précédents modèles LS. S’y ajoute le contrôle actif du bruit, capable de détecter dans l’habitacle les bruits de moteur indésirables pour en atténuer certaines fréquences en émettant via les haut-parleurs des ondes en opposition de phase.

**Système audio exclusif**

L’habitacle silencieux de la LS offre l’écrin idéal au système audio haut de gamme Pioneer de série ou au pack audio Mark Levinson à son surround 3D, avec ses 24 haut-parleurs (y compris dans le ciel de toit) disponible en option.

**MAÎTRES-ARTISANS *TAKUMI***

* **Summum de la qualité et de la finition de l’habitacle**
* **Nouveaux habillages, motifs et matériaux**
* **Garnitures de portes pliées à la main par la technique de l’origami, l’art japonais du pliage**
* **Décoration en verre utilisant les techniques japonaises Kiriko**

La qualité, la précision et la fierté de la perfection qui guident les maîtres-artisans *Takumi* s’expriment clairement dans les détails luxueux de la nouvelle LS 500h, le vaisseau amiral de la marque.

Lexus a créé une esthétique unique pour la nouvelle LS comme en témoignent l’éclairage intérieur et l’attention exceptionnelle portée aux moindres détails de finition et à tout ce que vous voyez et ressentez.

**Inspiré par la culture et les traditions japonaises**

La culture japonaise est la source d’inspiration du style exceptionnel des éléments de garniture, combinant l’esthétique japonaise traditionnelle à des techniques de fabrication de pointe. Cela se reflète dans les touches « signature », comme le superbe éclairage d’ambiance inspiré des lanternes japonaises et les accoudoirs qui semblent en lévitation près des contre-portes.

La nouvelle LS se pare de nouveaux placages en bois naturel qui associent finitions manuelles traditionnelles et procédés modernes de découpe au laser. Disponibles en options, ils se déclinent en différentes finitions intérieures d’exception, dont Art Wood/Organic, Art Wood/Herringbone et Laser Cut Special. Le motif de placage d’Art Wood est créé en combinant différentes couleurs de bois et est une exclusivité des maîtres-artisans takumi. Les nouveaux motifs des placages originaux de la LS suivent une ligne transversale. Leurs teintes plus contrastées entre le clair et le foncé confèrent au bois un aspect encore plus vivant Les nouveaux placages spéciaux découpés au laser soulignent le superbe contraste entre une ligne en métal très précise et le bois authentique.

Les plis des garnitures des contre-portes sont réalisés à la main et s’inspirent de l’art japonais de l’origami, l’art de créer des pièces tridimensionnelles avec une simple feuille de papier. Résultat : des contre-portes arborant un nouveau design de pliage fidèle à l’original en papier réalisé avec l’aide d’artisans textiles chevronnés. Le motif tridimensionnel ainsi obtenu reprend le « L » de Lexus dans ses plis. Éminemment précis et imbriqués, ceux-ci sont le fruit du travail à l’unisson de deux artisans takumi. Ils créent un effet différent sous la lumière du jour et sous l’éclairage nocturne de l’habitacle.

Le but était d’exprimer la philosophie « Time in Design » de Lexus dans les décorations des contre-portes. Afin d’y arriver, l’équipe a fait appel au talent des artisans verriers Kiriko qui ont réalisé les motifs à la main. La décoration s’est inspirée du contraste entre l’ombre et la lumière. Moyennant un cheminement minutieux par essais et erreurs, un motif a été retenu : il allie esthétique et sensualité sous tous les angles. Quoique cette décoration soit d’apparence fragile, elle a été traitée à l’aide de technologie de renforcement afin d’assurer sa résistance à l’intérieur d’une voiture. Le motif réalisé à la main a été reproduit par une technologie verrière de pointe qui scanne et numérise précisément plus de 10 000 facettes. Le résultat est le fruit du travail produit par les artisans takumi associé aux techniques de fabrication dernier cri.

**LEXUS ET LES SPORTS MOTEUR – LE RC F GT3 ÉDITION 2017**

* **Flambant neuve, la voiture de course RC F GT3 devrait disputer des championnats aux États-Unis et au Japon, et participer à quelques manches européennes en 2017**
* **Première européenne au prochain Salon international de l’Automobile de Genève**

Lexus augmente ses activités en sports moteur en 2017 en lançant le RC F GT3 afin de renforcer l’image dynamique de la marque Lexus auprès d’un public de plus en plus enthousiaste dans le monde entier.

Désormais homologué par la FIA, le tout nouveau RC F GT3 de 2017 devrait participer à des championnats aux États-Unis et au Japon, ainsi qu’à un certain nombre de manches européennes.

Aux États-Unis, Lexus a fourni deux Lexus RC F GT3 à l’équipe 3GT Racing pour concourir dans la classe GTD du Championnat IMSA WeatherTech SportsCar.

Au Japon, deux nouvelles Lexus RC F GT3 intégreront la classe GT300 du Championnat Super GT dans l’équipe LM corsa.

En Europe, Farnbacher Racing et Emil Frey Racing, les deux équipes qui participaient déjà aux championnats VLN Endurance avec le prototype du RC F GT3 l’année dernière, continueront leurs activités de développement cette saison afin de pouvoir concurrencer les ténors du championnat GT3 en Europe à l’avenir. Dans ce contexte, les équipes disputeront des courses européennes en 2017 comme certaines manches du championnat International GT Open.

L’année dernière, Lexus est devenue le premier constructeur automobile asiatique à remporter une couse du championnat VLN Endurance sur la Nordschleife du Nürburgring, avec un prototype RC F GT3 qui a revendiqué la victoire finale à la course VLN9 le 8 octobre 2016.

Lexus a aussi réalisé des résultats remarquables l’année dernière avec le coupé RC F GT500, une autre voiture de course dérivée du coupé RC F. Le RC F GT500 2016 a dominé le championnat Super GT au Japon l’année dernière, avec l’équipe SARD et les pilotes Heikki Kovalainen et Kohei Hirate, qui ont décroché, respectivement, la première place du classement par équipe et des pilotes dans la catégorie GT500.

SPÉCIFICATIONS

Moteur V8 5,4 L

Puissance >373 kW (> 500 ch)

Couple non disponible

Transmission boîte de course séquentielle à 6 rapports

Jantes 13x18 avant, 13 x 18 arrière - verrou central

Freins rotors en fer

Empattement 2 730 mm

Longueur hors tout 4 845 mm

Largeur hors tout 2 030 mm

Hauteur hors tout 1 270 mm

Masse en ordre de marche 1 300 kg

**LEXUS LC 500 ET LC 500h**

* Le coupé LC sera commercialisé en Europe à partir du mois d'août 2017
* Le coupé full hybrid LC 500h est une référence en matière de consommation, avec 6,4 l/100 km, et d’émissions, avec 145 g/km CO2
* La version Launch Edition sera présentée au Salon international de l’automobile de Genève. Il s’agit d’un modèle en production limitée avec des équipements spéciaux comme la couleur carrosserie F-White, la couleur intérieure Breezy Blue et des jantes de 21 pouces.

Les ventes européennes du nouveau LC commenceront au mois d’août de cette année. Tout au long du développement de cette voiture, Lexus a donné la priorité absolue au respect de l’esprit du style du concept original LF-LC, en proposant un coupé porte-étendard qui affiche fièrement un design sans concession, la marque de fabrique de Lexus.

Ses dessous sont tout aussi impressionnants, puisque le nouveau LC est le premier modèle construit sur la plate-forme d’architecture mondiale de Lexus pour voiture de prestige qui confère à la voiture un centre de gravité surbaissé et une répartition optimale des masses. Elle contribue à une agilité et à une stabilité hors du commun et distille la conduite gratifiante que tout client est en droit d’attendre d’un coupé de prestige.

Les technologies de pointe de Lexus en matière de groupe motopropulseur assurent une belle efficacité énergétique des versions hybrides et V8 du LC. Le LC 500h se distingue par une consommation de 6,4 l/100km et des émissions de 145 g/km CO2, alors que le LC 500, animé par un V8 essence de 5 litres délivrant 477 ch/351 kW aligne les chiffres suivants : 11,5 l/100km et 263 g/km.

Le stand de Lexus au Salon international de l’automobile de Genève accueillera aussi une version Launch Edition du nouveau LC, un modèle en production limitée qui sera fabriqué pour marquer le lancement du coupé de luxe en Europe.

Les versions Limited Edition des coupés full hybrid LC 500h et LC 500 à moteur V8 se distinguent par une couleur carrosserie F-White et un intérieur contrastant Breezy Blue. Elles seront équipées de jantes en alliage de 21 pouces qui sont normalement l’apanage des modèles LC Sport et Sport+.