



O CARRO ANTIGO | DOCUMENTO ESPECIAL

LAFER LL 50 ANOS DE UM PROJETO BRASILEIRO EXTRAORDINÁRIO

História, engenharia, tecnologia, desenvolvimento e preservação

Uma realização do Canal O Carro Antigo
Em parceria com o Clube do Carro Antigo do Brasil

Formato	Mesa técnica e histórica
Gravação	EBAA TV - 11º Encontro Brasileiro de Autos Antigos de Águas de Lindóia
Duração	1h38min26s
Tema central	Lafer LL, apresentado no encontro em seu cinquentenário

CANAL O CARRO ANTIGO

Produção e criação: Daniel Varoni e Alex Nogueira
YouTube: O Carro Antigo
Site: ocarroantigo.com.br
Instagram: @ocarroantigo
Portal de anúncios: carroantigoavenda.com.br
Instagram de anúncios: @carro_antigo_a_venda
WhatsApp: (11) 91018-2537

CLUBE DO CARRO ANTIGO DO BRASIL

Site: clubedocarroantigo.com.br
Escola de Restauração: escoladerestauracao.com.br
Facebook: Clube do Carro Antigo do Brasil
E-mail: contato@clubedocarroantigo.org.br
Telefone: (11) 5011-9111
WhatsApp: (11) 99992-0530



1. Identificação do episódio

Participantes

- Carlos Castilho - apresentação e mediação da mesa.
- Flávio Fernandes - engenheiro automobilístico formado pela FEI; integrou, ainda como estagiário, a equipe de desenvolvimento do Lafer LL e hoje atua na preservação e reconstrução do modelo.
- Jean Tosetto - arquiteto, pesquisador, editor do MPLAFER.net e autor de MP Lafer: a recriação de um ícone.
- Juan Dirks - engenheiro, pesquisador e autor ligado à memória de automóveis brasileiros como Volkswagen SP e Puma.

Escopo

A conversa reconstrói a trajetória da Lafer desde o mobiliário até a fabricação de automóveis, detalha o desenvolvimento do Lafer LL, descreve soluções técnicas incomuns para 1976 e discute os desafios de localizar, conservar e restaurar os raríssimos exemplares.

O episódio foi gravado no estúdio da EBAA TV durante a 11ª edição do Encontro Brasileiro de Autos Antigos de Águas de Lindóia, em frente ao Hotel Monte Real. A mesa apresenta o encontro como uma ação de preservação da memória do antigomobilismo brasileiro.

Nota de método: este documento organiza o conteúdo do vídeo. Memórias pessoais, estimativas e informações sem documento comprobatório são indicadas como relatos dos participantes.

2. Síntese executiva

O que torna o Lafer LL singular

O Lafer LL foi concebido como um cupê brasileiro de altíssimo luxo, construído em número extremamente reduzido. Segundo a mesa, foram concluídos sete carros. Cada unidade funcionou, na prática, como um protótipo em evolução, razão pela qual os participantes afirmam que não existem dois exemplares idênticos.

O projeto uniu carroceria de fibra de vidro, base estrutural derivada do Chevrolet Opala, motor Chevrolet de seis cilindros da família 250, opções de transmissão manual ou automática, acabamento com madeira e estofamento associado ao padrão dos móveis Lafer, além de soluções experimentais como painel de leitura luminosa, monitor de tubo, volante com miolo fixo, chicote plano artesanal e para-choque dianteiro móvel.

A raridade do automóvel, a ausência de produção seriada e a dificuldade de reparar tecnologias exclusivas levaram muitos proprietários a modificar painel, volante, iluminação e outros componentes. O trabalho atual de Flávio Fernandes busca recuperar essa memória e transformar uma carroceria remanescente no que seria o LL 08, deixando explícito que esse oitavo carro não chegou a existir como unidade concluída na época.

3. Da Casa Lafer ao automóvel

Origem da empresa e cultura de projeto

Conforme o relato de Jean Tosetto, a história começa em 1927, quando Benon Lafer, imigrante polonês, fundou uma loja de móveis. Após sua morte, os filhos deram continuidade ao negócio e passaram da comercialização para a fabricação própria. Percival Lafer, o caçula, estudou arquitetura no Mackenzie numa época em que ainda não havia formação específica em desenho industrial no país.

A expansão industrial ganhou força no início dos anos 1960. A empresa entrou no esforço exportador brasileiro e vendeu móveis para mercados exigentes, entre eles Dinamarca, Suécia, Alemanha e Itália. A sigla MP foi explicada na mesa como Móveis Patentados, expressão ligada à estratégia de proteger mecanismos e criações.

Fibra de vidro, orelhão e diversificação

A compra de equipamentos para produzir peças em fibra de vidro abriu uma nova frente. A conversa associa a Lafer à execução do orelhão brasileiro: o desenho é atribuído à arquiteta Chu Ming Silveira e o desenvolvimento do molde, nas oficinas da empresa, contou com a participação de Antônio Demitri. Segundo o relato, o formato inicial teria sido obtido com o auxílio de um grande balão inflado.

Os contratos nessa área deram escala e recursos à empresa. A entrada no setor automotivo é apresentada não como aventura isolada, mas como diversificação planejada, apoiada em competências já existentes em madeira, estofamento, design e fibra de vidro.

4. O MP Lafer como ponto de partida

Concepção e lançamento

Percival Lafer era entusiasta de automóveis. Para o primeiro carro da marca, a equipe adotou como referência o arquétipo do roadster britânico representado pelo MG TD de 1952. Jean Tosetto relata que Luís Ortega, agente de patentes da empresa, percebeu a proximidade entre os entre-eixos do MG TD e do Volkswagen Sedan, tornando possível criar o MP Lafer sobre a plataforma do Fusca.

Um MG TD pertencente a um funcionário foi adquirido e desmontado para estudo. Com uma equipe pequena, que incluía Antônio Demitri, o primeiro protótipo teria sido construído em 28 dias e apresentado no Salão do Automóvel de São Paulo de 1972. A fabricação regular começou em 1974, de acordo com o relato do episódio.

Não apenas uma cópia

Os participantes defendem que o MP Lafer não deve ser reduzido à condição de cópia. Embora inspirado no MG TD, recebeu mecânica Volkswagen e um trabalho próprio de ergonomia. Jean Tosetto, que possui um MP desde 1997, compara sua posição de dirigir com a de um MG TD original e considera o brasileiro mais confortável para motoristas altos.

5. Concepção e linguagem do Lafer LL

Um cupê brasileiro de luxo

Depois do sucesso do MP, a Lafer buscou um automóvel maior, sofisticado e tecnologicamente ambicioso. O LL foi desenvolvido sob orientação do designer e professor Rigoberto Soler, ligado à FEI. Flávio Fernandes entrou no projeto quando o sexto carro já estava em fase de acerto e refinamento.

A modelagem seguiu o processo clássico com estrutura de seções em madeira e volume em argila, o chamado clay. O estilo dialogava com cupês europeus de alto padrão de sua época. Mercedes-Benz, Fiat 130 Coupé/Pininfarina e De Tomaso Longchamp são citados como referências de linguagem. A mesa rejeita a ideia de cópia direta e prefere entender o LL como interpretação brasileira do arquétipo dos grandes cupês de luxo dos anos 1970.

O significado da sigla LL

A hipótese recorrente era que LL significasse Lafer Luxo. Juan Dirks afirma ter telefonado a Percival Lafer e recebido dele a confirmação direta dessa interpretação. O episódio também comenta, como possibilidade simbólica e não como explicação confirmada, a junção do L final de Percival com o L inicial de Lafer.

Apresentação pública

A mesa informa que a revista Quatro Rodas publicou o carro como segredo de fábrica em setembro de 1976 e que ele foi exibido no Salão do Automóvel em novembro daquele ano. O exemplar do salão teria sido apresentado inicialmente em verde escuro e, durante o próprio evento, repintado em branco perolizado após uma divergência criativa entre os responsáveis pelo projeto.

6. Arquitetura mecânica e estrutural

Elemento	Informação organizada a partir do vídeo
Estrutura	Parte inferior do monobloco do Chevrolet Opala, preservando pontos de suspensão, direção, freios, motor e câmbio; carroceria superior exclusiva em fibra de vidro.
Motor	Chevrolet de seis cilindros, família 250, referido pelos participantes como mecânica de Opala.
Transmissão	Opções manual e automática, conforme relatado.
Carroceria	Fibra de vidro, com portas, capôs, vidros e acabamento específicos.
Produção	Sete carros concluídos; uma carroceria remanescente é associada ao possível LL 08, que não foi finalizado na época.

Veículos doadores e a meta de 20 unidades

Segundo Jean Tosetto, a Lafer precisava comprar automóveis Opala novos e desmontá-los porque ainda não possuía contrato direto de fornecimento do conjunto mecânico. Ele relata que um acordo com a General Motors poderia ocorrer caso a empresa atingisse 20 unidades, meta que não foi alcançada. Esse ponto é apresentado no vídeo como informação de pesquisa do participante.

Testes de carburação e desempenho

Flávio recorda testes com diferentes configurações de alimentação, incluindo uma montagem com três carburadores e três filtros de ar. Em uma anedota sobre velocidade máxima, relata passagens a aproximadamente 180-185 km/h e o uso de autuações rodoviárias como registro improvisado da velocidade. O episódio trata esse caso como memória bem-humorada, não como ensaio técnico homologado.

Sobre aerodinâmica, Flávio considera provável que tenham ocorrido estudos, possivelmente na FEI e em escala reduzida, mas declara não ter visto a documentação. Portanto, a existência e os resultados desses testes não são confirmados no vídeo.

7. Tecnologias de vanguarda

Painel luminoso e monitor de tubo

O painel é o elemento mais enfatizado. O volante possuía empunhadura móvel e centro fixo, solução comparada ao conceito do Maserati Boomerang. No centro, lâmpadas verdes acendiam progressivamente para representar velocidade e rotação. Quando um limite considerado perigoso era atingido, surgia indicação vermelha. Temperaturas e outros alertas seguiam lógica semelhante.

Para o motorista que desejasse valores numéricos, o carro teria um monitor de tubo de 17 polegadas, instalado sobre o console e inclinado em direção ao condutor. A tela apresentava grandezas como velocidade, rotação, temperatura e pressão de óleo. Flávio descreve a solução como uma antecessora conceitual das telas automotivas atuais.

Chicote plano fabricado internamente

Como cabos planos prontos não estavam disponíveis, a equipe estendia fios paralelos sobre uma bancada de 15 a 20 metros e os unia com adesivo instantâneo industrial conhecido no relato como IS-12. Um trecho desse chicote original ainda estaria presente em um dos carros exibidos, embora muito ressecado.

Para-choque dianteiro móvel

O para-choque dianteiro foi concebido para avançar cerca de 15 centímetros quando o automóvel atingisse aproximadamente 60 km/h, ampliando a capacidade de absorção em caso de impacto. O acionamento é descrito como hidráulico, com retorno à posição original quando o veículo parava. A complexidade levou proprietários posteriores a fixar o componente, e Flávio acredita que nenhum mecanismo permaneça operacional.

Iluminação, grade, rodas e identificação

- Coberturas de faróis eram esculpidas artesanalmente em blocos de acrílico para integrar visualmente os dois faróis de cada lado.
- A grade frontal original era feita de latão, com tonalidade próxima ao bronze.
- As rodas tinham desenho exclusivo, associado na conversa a tendências que se tornariam populares anos depois. Os seis carros localizados por Flávio manteriam rodas originais.
- Cada unidade saía com uma placa dourada no painel, indicando o número do LL e o nome do primeiro proprietário, reforçando o caráter numerado e personalizado.

8. Interior, ergonomia e método de desenvolvimento

Acabamento de mobiliário dentro do automóvel

O LL aplicava ao interior a reputação da Lafer no mobiliário de alto padrão. Os participantes destacam bancos com desenho e revestimento associados aos sofás da marca, amplo uso de madeira de lei e sensação de conforto incomum para os automóveis nacionais daquele período. O exemplar ligado ao Salão do Automóvel ainda conservaria os bancos originais, embora rachados e necessitando restauração.

Pessoas como manequins de teste

A pequena escala do projeto não justificava uma coleção de manequins antropométricos. Flávio conta que membros da equipe ocupavam os bancos como dummies, ajudando a avaliar suspensão, alcance de comandos, apoio dos braços, operação dos vidros e conforto. Ele próprio participou desses testes por ter altura e peso adequados às avaliações em curso.

Integração entre Lafer e FEI

A relação entre empresa e escola é apontada como decisiva. Professores e estudantes circulavam entre salas de aula, laboratórios e projeto. Rigoberto Soler e o professor Okubo são citados no contexto de design, engenharia e aerodinâmica. Para Flávio, essa integração era movida por paixão pelo desenvolvimento automotivo e permitiu que um estudante em fim de curso participasse diretamente de um veículo experimental.

9. Raridade, alterações e restauração

Sete carros, seis localizados e um paradeiro em aberto

Flávio afirma que sete Lafer LL foram concluídos. Ele declara conhecer o paradeiro de seis e pede ajuda para localizar o LL 04, possivelmente na região de Campinas. Rodas associadas a esse carro teriam aparecido numa borracharia e foram adquiridas por ele, mas o automóvel não foi encontrado.

Os carros 01 e 07, o primeiro e o último, estavam entre os exemplares discutidos na exposição. O episódio também mostra a carroceria destinada ao projeto contemporâneo do LL 08.

Por que tantos componentes foram modificados

O painel dependia de conhecimento restrito aos engenheiros que o criaram. Flávio relata que instalações comuns, como a troca do sistema de som, podiam danificar a eletrônica. Com o fim da produção, proprietários adaptaram volantes convencionais e instrumentos analógicos, chegando a perfurar painéis de madeira para instalar mostradores.

Faróis, grades, lanternas, chicotes e o para-choque hidráulico também sofreram alterações. O custo e a falta de peças transformam cada restauração em pesquisa histórica e reconstrução de protótipo.

O projeto contemporâneo do LL 08

Flávio encontrou uma carroceria desmontada em um galpão, coberta por resíduos e peças. Segundo ele, o conjunto teria vindo de um leilão de materiais remanescentes da Lafer. Ele considera provável, mas não comprovado, que fosse destinado ao oitavo carro. A carroceria já recebeu a cor associada ao exemplar do salão, e o objetivo é construir uma unidade fiel, inclusive recriando o painel com ajuda de engenheiros eletrônicos.

O resultado deverá ser apresentado corretamente como reconstrução contemporânea do que poderia ter sido o LL 08, e não como oitavo exemplar original concluído pela fábrica.

Ponto de cautela: o vídeo menciona que a manutenção de cada LL talvez fosse assumida pela própria Lafer em qualquer região do país. Flávio ressalta que ouviu essa informação, mas nunca encontrou documento que a comprovasse.

10. Contexto econômico e industrial

Um projeto sem retorno financeiro, mas com valor histórico

Jean Tosetto afirma que o LL não trouxe retorno financeiro à Lafer e foi, sob esse aspecto, um prejuízo. O projeto só teria sido possível graças à rentabilidade do negócio principal de móveis. Para ele, o valor do LL está na ousadia criativa, no aprendizado e na capacidade de inspirar, não no resultado contábil.

A conversa relaciona o destino de fabricantes brasileiros de pequena série às dificuldades econômicas, tributárias e institucionais do país. São citadas, como comparação, empresas e projetos como Puma, Santa Matilde, Miura e Gurgel.

A empresa além dos carros

- Projetos em fibra de vidro, como orelhões e quiosques, aproveitaram competências industriais da Lafer.
- Um quiosque de sorvetes com cobertura móvel é citado como projeto premiado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil.
- Percival Lafer também desenvolveu soluções de fachada para ocultar aparelhos de ar-condicionado e controlar insolação.
- Segundo Jean Tosetto, no fim dos anos 1990 a empresa chegou a aproximadamente 1.300 empregos diretos.
- O encerramento das atividades em 2023 é descrito como planejado e sem passivos, após perda de competitividade ligada ao vencimento de patentes e à concorrência asiática. Trata-se do relato do participante.

11. Comparações e referências mencionadas

Automóveis e projetos citados na mesa

- MG TD e MG TC - referência histórica e técnica para o MP Lafer.
- Mercedes-Benz, Fiat 130 Coupé/Pininfarina e De Tomaso Longchamp - exemplos da linguagem dos cupês de luxo dos anos 1970.
- Maserati Boomerang - comparação com o conceito de instrumentos concentrados no centro fixo do volante.
- Puma GTB e Santa Matilde - soluções brasileiras de carroceria em fibra e estruturas próprias.
- Excalibur e Concorde - neoclássicos comparados durante a conversa; a produção do Concorde é estimada por Jean em cerca de 25 unidades.
- Jaguar XK 120 - réplicas brasileiras da Metalúrgica Bola e de Nicoletti foram citadas no contexto de proporção, mecânica de Opala e construção artesanal.
- Volkswagen SP, Puma, Miura, Gurgel e Aero Willys 2600 - referências usadas para situar design, indústria e memória automotiva nacional.

12. Preservação documental

Livros, sites, revistas e memória oral

Jean Tosetto criou o MPLAFER.net em 2001, inicialmente em hospedagem gratuita, quando quase não havia informação digital sobre o modelo. O site cresceu com fotografias de proprietários, relatos e reprodução autorizada ou comentada de reportagens antigas. Esse acervo serviu de base para o livro MP Lafer: a recriação de um ícone, lançado em 2012 com consultoria de Percival Lafer.

O capítulo dedicado ao LL incorporou memórias de Flávio Fernandes. O episódio também recorda duas transmissões do Clube do Carro Antigo sobre a Lafer e cita revistas como Quatro Rodas e Autoesporte como fontes históricas. Os participantes alertam que materiais posteriores na internet nem sempre reproduzem os fatos corretamente.

Escola de Restauração

Flávio atua como docente na Escola de Restauração do Clube do Carro Antigo do Brasil. A mesa informa que a iniciativa existe desde 2012 e a apresenta como a primeira escola brasileira voltada à restauração de automóveis. O objetivo declarado é transmitir conhecimento técnico às novas gerações e estimular novos projetos.

13. Pontos confirmados, relatos e lacunas

Classificação	Exemplos no episódio
Afirmado diretamente	Sete carros concluídos; mecânica Chevrolet/Opala de seis cilindros; carroceria em fibra; painel experimental; desenvolvimento sob Rigoberto Soler; Flávio participou do projeto.
Memória pessoal	Testes de velocidade com autuações, trabalho como manequim, fabricação artesanal do chicote, divergência sobre a cor do carro do salão.
Atribuído a terceiros	Significado Lafer Luxo confirmado por Percival a Juan; possível contrato de fornecimento da GM ao atingir 20 carros; encerramento planejado da empresa.
Não comprovado no vídeo	Assistência integral da fábrica em qualquer lugar; estudos aerodinâmicos; destinação original da carroceria ao LL 08; paradeiro do LL 04.

14. Capítulos do vídeo

- 00:00 - Abertura: os 50 anos do Lafer LL
- 00:59 - Apresentação de Flávio Fernandes, Jean Tosetto e Juan Dirks
- 05:47 - As origens da Lafer e a história de Percival Lafer
- 09:52 - Do mobiliário e da fibra de vidro ao MP Lafer
- 13:08 - Como Flávio Fernandes entrou no projeto do LL
- 16:20 - Desenvolvimento, clay e referências de design
- 21:05 - Sete carros produzidos e a carroceria do possível LL 08
- 22:07 - Luxo, madeira e bancos inspirados nos móveis Lafer
- 25:20 - Painel luminoso, volante de centro fixo e monitor de tubo
- 29:28 - Chicote artesanal, manutenção e fragilidades do sistema
- 35:23 - O desafio de reconstruir o LL 08
- 36:44 - O que significa a sigla LL
- 38:17 - Percival Lafer, patentes e legado empresarial
- 49:39 - Testes de desenvolvimento, dummies e carburação
- 51:14 - Motor de Opala e a história do teste de velocidade
- 57:13 - Como a base estrutural do Opala foi aproveitada
- 58:18 - Faróis artesanais, rodas exclusivas e o LL 04 desaparecido
- 1:04:18 - O carro do Salão do Automóvel e a mudança de cor
- 1:05:12 - Preço, exclusividade e ergonomia
- 1:09:30 - Por que o MG TD inspirou o MP Lafer
- 1:14:49 - Livro, site e preservação da história da marca
- 1:18:04 - Placa personalizada e comparação com outros neoclássicos
- 1:25:01 - Reflexões finais sobre memória e transmissão de conhecimento
- 1:36:11 - Encerramento no EBAA de Águas de Lindóia

15. Créditos e canais oficiais



UMA REALIZAÇÃO

Canal O Carro Antigo

Produção e criação:
Daniel Varoni e Alex Nogueira

Em parceria com:
Clube do Carro Antigo do Brasil

Conteúdo e vídeos	YouTube - Canal O Carro Antigo
Site oficial	https://ocarroantigo.com.br/
Instagram	https://instagram.com/ocarroantigo
Portal de anúncios	https://carroantigoavenda.com.br/
Instagram de anúncios	https://instagram.com/carro_antigo_a_venda
WhatsApp O Carro Antigo	(11) 91018-2537
Site do Clube	https://www.clubedocarroantigo.com.br/
Escola de Restauração	https://www.escoladerestauracao.com.br/
Facebook do Clube	Clube do Carro Antigo do Brasil
E-mail do Clube	contato@clubedocarroantigo.org.br
Telefone do Clube	(11) 5011-9111
WhatsApp do Clube	(11) 99992-0530

Apresentação e mediação do episódio: Carlos Castilho.

Participações: Flávio Fernandes, Jean Tosetto e Juan Dirks.

O site ocarroantigo.com.br é o portal editorial e de conteúdo do canal. O site carroantigoavenda.com.br é o portal especializado em anúncios de veículos antigos, clássicos, especiais, youngtimers e seminovos.

Este documento não substitui documentação de fábrica, laudo técnico ou pesquisa histórica com fontes primárias. Dados de engenharia e produção devem ser confrontados com registros originais sempre que disponíveis.