



About GR

GAZOO Racingの挑戦

GR GAZOO **R**acing

トヨタの新しい”5ブランド”プロジェクト



挑戦し続けるブランド

“GAZOO”の根底にあるのは、「トヨタがつくったトヨタの壁をぶち破る」という、変革に向けたチャレンジ精神です。
お客様にとって良いと思うことは、何事もチャレンジしてやってみる。新しいことに、失敗を恐れずやってみる。
トヨタにとって“GAZOO”とは、最前線で戦うモノに与えられる名称なのです。



GRの原点は“ニュル”への挑戦

2007年、豊田章男は初めて
ドイツ・ニュルブルクリンク（ニュル）でレースに挑戦。

当時、副社長だった豊田自身がレースに参戦することは
社内で理解されず、チーム名に「トヨタ」の名を冠する
ことはおろか、自らの名まで伏せて参戦することとなる。
チームは「GAZOO」を、豊田は「モリゾウ」と名乗る。

2～3年後に出す新型車でニュルを走るライバルを横目に、
トヨタは中古車でこのレースに挑んだ。

「他メーカーのクルマに抜かれるたびに、トヨタには、こ
んなクルマづくりできないだろう？ という声が聞こえるよ
うだった」とモリゾウは当時を振り返る。

その悔しさこそがGAZOO Racingの原点。



GR YARIS

GR GT



GRのもっといいクルマづくりとは

2020年、約20年ぶりにトヨタ自らの手で作り上げた
スポーツカー「GRヤリス」を発売。

レース/ラリーの現場で得た“学び”を市販車へ落とし込む。
「モータースポーツ起点のもっといいクルマづくり」は、
GRヤリスから加速する。発売はゴールではない。

2025年には2000GT、LFAから“クルマづくりの秘伝の
タレ”を受け継ぐフラッグシップ、「GR GT」を発表した。
ついにGRに「ニュルでライバルを追い抜く」クルマが
加わり、挑戦は次の章へ。

「走る・壊す・直す、そして強くなる」
モリゾウが抱いた悔しさに共感したエンジニア、そして
プロドライバーの仲間たちと、もっといいクルマづくり
を追求していく。



我々の活動をサステナブルに

スポーツカーは売れない、スポーツカーは儲からない。
そう言ってトヨタはスポーツカーをつくっては止め、
を繰り返してきた。

初めてニュルに挑んでから20年、
自社開発スポーツカーの復活、20年ぶりのスポーツ4WDの
量産、フラッグシップスポーツの展開…
数多の壁にぶつかりながら、スポーツカーを取り戻した。

次なる挑戦は「モータースポーツ起点のもっといいクルマ
づくり」を持続可能にしていくこと。

クルマ好きを笑顔にする商品・体験の提供を続け、
クルマ好きに圧倒的に支持されるブランドを目指す。

GRはこれからも挑戦しつづける。

苦しい局面でも「挑戦をやめない」「失敗から学び続ける」



20年ぶりの 自社製4WDスポーツカー開発

セリカGT-FOURの生産終了から約20年。スポーツ4WDのノウハウを失ったトヨタが、WRC復帰を契機にゼロから開発したスポーツ4WDが「GR-FOUR」だ。WRCに学び、WRCを勝ち抜くために生まれた「GRヤリス」に搭載してデビューした。

開発はとにかく失敗の連続。最初の試作車はまともに走ることもできなかった。マスタードライバー、プロドライバーにあらゆる環境で乗ってもらい、とにかく壊して不具合を出して鍛え続けた。

従来のトヨタの基準で作られたクルマでは起きなかった不具合や故障が、モータースポーツの限界域で走らせると続出する。トヨタの品質基準/開発プロセスを大きく変えるきっかけとなった。



フラッグシップへの 7年越しの再挑戦

2018年、GRは次世代のスーパースポーツカー「GRスーパースポーツコンセプト」を発表した。希薄燃焼エンジンとモーターの組み合わせによる最新鋭ハイブリッドという、WEC参戦車と同じコンポーネントを採用し、究極のパワーと環境性能の両立を目指したクルマだ。

耐久レースの世界最高峰、WECで培ったノウハウを市販車に落とし込む、というモータースポーツ起点のクルマづくりの限界に挑んだ。だが、「市販」に求められる条件をクリアできず、開発は凍結。

それでも、GRはあきらめない。失敗から学び、この悔しさを原動力に、新しいフラッグシップモデルGR GT/GT3の開発につなげたのである。



お客様と共に実戦で不具合を 洗い出す“公開開発”

2025年、GRは新たなスポーツカーを開発すると宣言した。トヨタが創業以来手掛けたことのない「ミッドシップ4WD」のスポーツカー開発に挑戦する。

通常、新型車の開発は秘密裏に行われるもの。しかしGRは、開発車両を誰も見られるレースに実戦投入する。レースという極限状態で走らせ、クルマの課題を次々に浮き彫りにする「公開開発」という手法で、新しいスポーツカーの開発に取り組むためである。

失敗し、苦悩しながらも技術を手の内にしていく過程、リアルな開発ストーリーをお客様に洗いざらい見せていく。種から芽が出て花が咲くまで、ゴールとなる市販化まで一緒に見守っていただきたい。



GAZOO Racingのクルマづくり

GRの理念

モータースポーツを起点としたもっといいクルマづくり

世界のモータースポーツの様々なカテゴリーに参戦し、
世界中の道を極限状態で走らせることで
クルマとクルマをつくる人を鍛える

モータースポーツでクルマを鍛える

レースで走る⇒クルマが壊れる⇒改善して強くなる
モータースポーツ現場での開発と人材育成



マスタードライバー
「モリゾウ」
による
クルマの“味”づくり

市販車の開発へフィードバック

モータースポーツで速い/強い（壊れない）クルマ
＝誰もが安心して思いのままに運転できるクルマ



GAZOO Racingの主な活動

モータースポーツへの参戦



WRC/ニュルブルクリンク24h/スーパー耐久/全日本ラリーなど
世界中のあらゆるカテゴリーのレース、ラリーに参戦しクルマを鍛える

スポーツカーの開発/量産



モータースポーツで鍛えた技術、知見を投入した
スポーツカーの開発/製造

未来のクルマファンづくり



他業種とのコラボレーションなど、新しいファン/未来のお客様を作る
GRにとって新しい領域への認知獲得

ブランドエクスペリエンス



カスタマイズや、プロからのドライビングレッスン、グッズ展開…
クルマを売って終わりにせず、お客様が愛車を存分に楽しむ機会の提供

GRのラインナップ

モデル概要



GR GT

「モータースポーツを起点としたもっといいクルマづくり」を深化させ、突き抜けた性能を求めたGRのフラッグシップモデル。低重心、軽量・高剛性、空力性能の追求によって走りを極めた。「勝ちたい人に選ばれること」を目指したレーシングカー「GR GT3」も同時に開発。



GR Supra

モリゾウが運転訓練に使っていた4代目スープラの生産終了以来、17年ぶりに復活したスープラ。GRがニュル24時間レースなどで培ってきた知見を注ぎ込んで作り上げたピュアスポーツカー。BMWとの協業により、伝統の直列6気筒エンジンとFRレイアウトも継承した。※生産終了しました



GR YARIS

FIA世界ラリー選手権“WRC”で勝つために生まれたモデル。あらゆる路面を高速で走るラリーの経験から、軽量・高剛性ボディ、スポーツ4WD「GR-FOUR」を採用。発売後もラリーに限らず、ニュルやS耐など世界中のレースに参戦し、そこで得られた知見を最新モデルに反映し続ける。



GR COROLLA

「お客様を虜にするカローラを取り戻す」というモリゾウの強い想いから生まれたスポーツカー。S耐に参戦する「水素エンジンGRカローラ」の知見を元に、GRヤリス譲りの1.6ℓターボエンジンと「GR-FOUR」を鍛え、お客様を魅了する野性味を追求。クルマとドライバーの一体感の高い走りを目指し、進化していく。



GR86

1980年代のAE86から続く「ハチロク」カルチャー、ドライバーの相棒のようなクルマの価値観を現代に受け継ぐモデル。軽量なFRレイアウト、扱いやすいサイズ、自然吸気エンジンを個性の軸に、「ドライバーの意のままに操れる“手の内感”」、「限界域でのリニアな応答、キビキビした走り」を追求する。



GR SPORT

モータースポーツや、GRのスポーツカーを開発していく中で得た知見を元に、標準モデルをベースにエアロパーツや足回り、ボディ補強を中心としたチューニングを施したグレード。走行性能はもちろん、機能美を兼ね備えたデザインをまとい、GRの世界観を幅広いお客様にお届けするモデルとして展開。

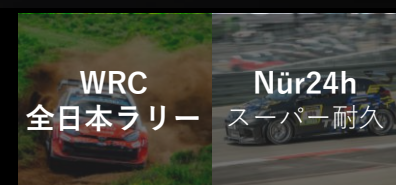
参戦レース



FIA GT3



スーパーGT
GT4
D1・FDJ等



WRC
全日本ラリー

Nür24h
スーパー耐久



スーパー耐久 (S耐)



ワンメイク
D1・FDJ等



ダカールラリー
全日本ラリー

GAZOO Racingの軌跡

▼～2007年



師匠との出会い

「あんたのようなクルマの運転もわからない人にあだ、こうだと言われるのは迷惑だ」
初対面で、テストドライバーのトップガン、成瀬弘から豊田章男に掛けられた言葉。その日から、クルマの味を知るために始めた運転訓練。

訓練に使ったのは生産終了したスープラ。追い抜いていく欧州メーカーの開発車両。

トヨタだけがニュルを中古車で走る。他メーカーの最新スポーツカーに追い抜かれる悔しさ……

▼2007年



GRの原点、Nürでの悔しさ

社内の有志で始めた「ニュルブルクリンク24時間レース」への参戦。ところが当時は社内で理解されなかった。チーム名に「トヨタ」の名を使えず、豊田が中心となって立ち上げたIT事業「GAZOO」の名を掲げた。

社内の反発の声は当時副社長だった豊田自身にも向き、彼もまた自分の名前を伏せるべく、「モリゾウ」を名乗ることになった。

▼2012年



10年ぶりの量産スポーツカー復活

トヨタのラインナップからスポーツカーが消えて約10年、SUBARUとの提携により、トヨタ86を発売。

▼2017年



GRの名を冠したスポーツモデル登場

WRCへの参戦復帰と同年、スポーツカーシリーズとして「GR」の名を冠した商品群を発表。専用車もパーツもなく、量産車ベースのコンバージョンモデルから始まった。

▼2020年



GR Yarisの登場

トヨタ自らの手で作ることができたスポーツカー「GRヤリス」が誕生。ここから「モータースポーツを起点としたもっといいクルマづくり」は加速する。

▼2025年



6年ぶりに戻ってきた原点「Nür」

発売後もモータースポーツでクルマを鍛えていく。そしてトヨタ自らの手で作ったGRヤリスで、6年ぶりにニュル24時間レースへ参戦。完走を果たす。

▼2010年



LEXUS LFA誕生

ニュル24時間レースへの参戦は、モータースポーツを起点としたもっといいクルマづくりの場として新型車両開発の場となっていた。

2010年、500台の台数限定ながら、レクサスブランドからスポーツカーLFAを発売。

▼2017年



WRCに復帰

「モータースポーツを起点としたもっといいクルマづくり」を加速させるため、お客様が日常走っている公道で争われるラリー競技の最高峰であるWRCへ復帰。

▼2021年



スーパー耐久に水素エンジンで参戦

市販車ベースの車両で競われる耐久レースシリーズ「スーパー耐久」。2021年から、カーボンニュートラルの実現へ向け、水素エンジンを搭載したカローラで参戦。「モータースポーツの極限環境」で技術開発とインフラの実証実験を高速で行う。

▼2025年



GR GT発表

トヨタ2000GT、レクサスLFAに続くフラッグシップスポーツカーとして、GR GTを発表。

▼2019年



GRスープラ復活

「モリゾウ」の原点となったスープラがNürでの開発を経て17年の時を経て復活。BMWとの協業により開発。

▼2022年



GRカローラ登場

「モリゾウ」の初めての愛車でもあり、トヨタのモータースポーツ黎明期を支えたカローラ。「お客様を虜にするカローラを取り戻したい」というモリゾウの想いから生まれた。

トヨタ自動車創業者 豊田喜一郎の思想

「これから乗用車製造を物にせねばならない日本の自動車製造事業にとって、耐久性や性能試験のため、オートレースにおいて、その自動車の性能のありったけを発揮してみて、その優劣を争うことに改良進歩が行なわれ、モーターファンの興味を沸かすのである。単なる興味本位のレースではなく、日本の自動車製造業の発達に、必要欠くべからずものである」。

「オートレースと国際自動車工業」より

ニュルブルクリンクでモリゾウが感じた悔しさ

歩み始めたスポーツカー復活への道

台数限定や他メーカーとの協業で少しずつ復活させたスポーツカー

モータースポーツ起点のクルマづくりは“トヨタ”の枠を超えた挑戦へ