



Sporočilo za javnost

Ljubljana, 10. december, 2025

TOYOTA GAZOO Racing predstavlja svetovno premiero modelov GR GT in GR GT3

TOYOTA GAZOO Racing (TGR) je predstavila svetovno premiero dveh novih modelov – GR GT in GR GT3 – ter prvič javno prikazala prototipa v razvoju.

- Gre za dva nova modela, ki si prizadevata zagotoviti vrhunsko vozno izkušnjo z izboljšanimi zmogljivostmi, osredotočenimi na tri ključne elemente: nizek težišče, majhno maso z visoko togostjo ter dovršeno aerodinamično učinkovitost.
- GR GT je nov paradni športni avtomobil TGR, razvit kot cestno legalen dirkalnik, ki še nadgrajuje filozofijo znamke o ustvarjanju vedno boljših vozil, izhajajočih iz motošporta.
- GR GT3 je nov dirkalnik po specifikaciji FIA GT3, zasnovan na modelu GR GT, namenjen kupcem, ki želijo zmagovati na dirkah.
- Oba modela vključujeta nove tehnologije in proizvodne metode, vključno s prvo popolnoma aluminijasto karoserijsko strukturo pri Toyoti ter 4,0-litrskim V8 biturbo motorjem.

Modela GR GT in GR GT3 sta paradna predstavnika, ki utelešata filozofijo TGR o ustvarjanju vedno boljših, v motošportu izklesanih vozil. Njuni razvoj – že od oblikovanja koncepta dalje – je potekal po enotnem pristopu ene ekipe, ki jo je vodil predsednik TMC Akio Toyoda, znan tudi kot mojstrski voznik Morizo. V procesu so sodelovali profesionalni vozniki Hiroaki Ishiura, Tatsuya Kataoka in Naoya Gamou, »gentleman« dirkač Daisuke Toyoda ter interni testni vozniki, ki so tesno sodelovali z inženirji. Razvoj GR GT temelji na pristopu »najprej voznik«, ki vključuje poslušanje, razumevanje in izpolnjevanje potreb osebe za volanom. Z enako metodologijo je bil razvit tudi GR GT3 – dirkalnik, zasnovan na modelu GR GT.

GR GT in GR GT3

Modela GR GT in GR GT3 sta umeščena kot paradni modela v tradiciji ikon, kot sta Toyota 2000GT iz šestdesetih let in Lexus LFA. Eden od razvojnih ciljev je bil ohraniti in prenesti »skrivno formulo izdelave avtomobilov« na prihodnje generacije, skladno s Toyotino filozofijo »Shikinen Sengu*«. Rezultat tega sta dva modela, ki združujeta znanje in veščine veteranov, ki so razvili Lexus LFA, prenesene na mlajše člane ekipe; aktivno uvajanje novih, pri Toyoti prvič uporabljenih tehnologij za izboljšanje zmogljivosti vozila; ter prevzem številnih novih in doslej nepreizkušenih razvojnih izzivov.

Glavne značilnosti

Trije ključni elementi

GR GT je bil zasnovan in razvit kot cestno legalen dirkalnik. V skladu s pristopom »najprej voznik« razvoj ni stremel le k izjemnim dinamičnim zmogljivostim, temveč tudi k doseganju občutka popolne povezanosti med vozilom in voznikom, ki omogoča stalno komunikacijo med

Sporočilo za javnost

Ljubljana, 10. december, 2025

obema. GR GT je opremljen s hibridnim sistemom, ki združuje na novo razvit 4,0-litrski V8 biturbo motor in en elektromotor. Poleg ciljnih razvojnih vrednosti, ki vključujejo več kot 650 DIN KM sistemske moči in več kot 850 Nm sistemskega navora za vrhunske zmogljivosti, je bil neomajen poudarek namenjen trem ključnim elementom: nizkemu težišču, majhni masi ob visoki togosti ter dovršeni aerodinamični učinkovitosti.

Prilagoditev vozila za izjemno nizko težišče

Razvoj modela GR GT, ki še poteka, se je začel z jasnim ciljem: doseči izjemno nizko težišče, pri čemer je bila posebna pozornost namenjena čim nižji višini vozila in položaju voznika. Sprejeta je bila odločitev za postavitev pogonskega sklopa s spredaj nameščenim motorjem in pogonom na zadnja kolesa, kar zagotavlja lažje obvladovanje na meji zmogljivosti. Optimalna razporeditev težkih komponent, kot so motor, zadaj nameščen transaksle ter druge ključne komponente, je bistveno znižala njihovo težišče. Poleg tega je bilo težišče voznika in vozila približano na skoraj identično raven, zahvaljujoč zasledovanju idealnega vozniskega položaja, ki krepí občutek povezanosti in izboljšuje vodljivost.

Uporaba prve aluminijaste karoserijske strukture pri Toyoti

Ključni element nizke mase ob visoki togosti je pri GR GT dosežen z uporabo prve popolnoma aluminijaste karoserijske strukture v zgodovini Toyote. Uporaba CFRP (plastike, ojačane z ogljikovimi vlakni) in drugih naprednih materialov za panele je omogočila nastanek čvrste, a lahke karoserije.

Obratni pristop k oblikovanju – aerodinamika na prvem mestu

Postopek oblikovanja zunanosti v zasledovanju aerodinamične učinkovitosti se je bistveno razlikoval od dosedanjih Toyotinih praks. Namesto da bi bila aerodinamika obravnavana po končanem oblikovanju zunanosti, je bila pri GR GT najprej določena idealna aerodinamična zasnova. Aerodinamični inženirji in oblikovalci so sodelovali, da bi ustvarili obliko, ki podpira tako aerodinamično kot hladilno delovanje vozila.

Tudi notranjost je bila oblikovana skrbno in brez kompromisov, na podlagi ergonomskih načel, ki izhajajo iz potreb profesionalnih dirkačev – z optimiziranim vozniškim položajem in preglednostjo, potrebno za vožnjo na meji zmogljivosti. Hkrati pa je bila upoštevana tudi vsakodnevna uporabnost.

Dirkalnik FIA GT3, zasnovan za ljudi, ki želijo zmagovati

GR GT3 vključuje enake tri ključne elemente – nizko težišče, majhno maso z visoko togostjo ter zasledovanje aerodinamične učinkovitosti – kot model GR GT, na katerem temelji. Izpolnjuje specifikacije FIA GT3, najvišje kategorije dirkanja s serijskimi vozili za kupce, in stremi k temu, da postane avtomobil, ki ga izberejo tekmovalci, ki želijo zmagovati, hkrati pa ostaja dovolj vodljiv, da ga lahko vozi vsak.

TGR verjame, da je pristop »najprej voznik« v kategoriji GT3 enako pomemben kot pri GR GT, saj za volan sedajo tako profesionalni kot »gentleman« dirkači. Poleg povečevanja konkurenčnosti vozila TGR pripravlja tudi optimalen podporni sistem za kupce, ki dirkajo, da bi

Sporočilo za javnost

Ljubljana, 10. december, 2025

jim omogočil popolno uživanje v motošportnih izkušnjah.

Za ustvarjanje vedno boljših avtomobilov

Paradna modela TGR, GR GT in GR GT3, nista posebna le zaradi uporabe novih tehnologij, temveč tudi zaradi novih razvojnih in proizvodnih metod. Razvoj je vključeval več pristopov, ki črpajo iz izkušenj v motošportu. Eden takšnih primerov je uporaba simulatorjev vožnje, ki danes veljajo za standard v razvoju dirkalnikov. Zgodnja vključitev simulatorjev je omogočila učinkovito izpopolnjevanje temeljnih lastnosti vozila. Poleg tega so bila vozila preizkušena v realnem svetu – ne le na testnih poligonih, kot je Toyota Technical Center Shimoyama, ampak tudi na stezah po svetu, med drugim na Fuji Speedwayu in Nürburgringu, kjer so preverjali zmogljivosti na meji ter vzdržljivost. Testiranja GR GT so potekala tudi na javnih cestah, da bi zagotovili vznemirljivo, vodljivo in zanesljivo vsakodnevno uporabo.

Tako kot pri drugih modelih GR sta bila tudi GR GT in GR GT3 večkrat izpopolnjena, preizkušena do okvare in ponovno izboljšana, da bi dosegla raven, ki bo izpolnila pričakovanja vseh voznikov. TGR nadaljuje razvoj obeh modelov, ki naj bi na trg zapeljala okoli leta 2027. Nadaljnje podrobnosti bodo objavljene, ko bodo na voljo.

GR GT – glavne specifikacije

(ciljne vrednosti prototipa, interne meritve)

Karoserija	Dolžina	4,820 mm
	Širina	2,000 mm
	Višina	1,195 mm
	Medosna razdalja	2,725 mm
Karoserijska zgradba	Okvir	Popolnoma aluminijast karoserijski okvir
	Število sedežev	2
Masa vozila	Masa vozila	1,750 kg ali manj
	Razporeditev mase spredaj/zadaj	Spredaj: 45; zadaj: 55
Pogonski sklop	Prostornina motorja	3,998 cc
	Premer x hod motorja	87.5 × 83.1 mm
	Tip motorja	V8
	Turbina	Twin-turbo

Sporočilo za javnost

Ljubljana, 10. december, 2025

	Elektromotor		Hibridni sistem z enim elektromotorjem, integriranim v menjalnik
	Menjalnik		Na novo razvit 8-stopenjski samodejni menjalnik
	Največja sistemska moč		650 KM ali več
	Največji sistemski navor		850 Nm ali več
Vozna oprema, podvozje in sorodne komponente	Pogon		Motor spredaj, pogon na zadnja kolesa
	Vzmetenje	Spredaj	Dvojna prečna vodila (double wishbone) s spiralno vzmetjo
		Zadaj	Dvojna prečna vodila s spiralno vzmetjo
	Zavore	Spredaj	Karbon-keramični kolut
		Zadaj	Karbon-keramični kolut
	Velikost pnevmatik		Spredaj: 265/35ZR20; zadaj: 325/30ZR20
Ostalo	Najvišja hitrost		320 km/h ali več

GR GT3 glavne specifikacije (ciljne vrednosti prototipa, interne meritve)

Karoserija	Dolžina	4,785 mm
	Širina	2,050 mm
	Višina	1,090 mm
Pogonski sklop	Prostornina motorja	3,998 cc
	Tip motorja	V8
	Turbina	Dvojni turbopolnilnik (twin-turbo)
Vozna oprema	Drivetrain	Motor spredaj, pogon na zadnja kolesa

Ker sta modela GR GT in GR GT3, predstavljena danes, še v fazi razvoja, se lahko določene

Sporočilo za javnost

Ljubljana, 10. december, 2025

podrobnosti spremenijo brez predhodne najave.

Tehnologije, vključene v GR GT

Zunanje oblikovanje za aerodinamično in hladilno učinkovitost

Oblikovanje modela GR GT je temeljilo na konceptu »aerodinamika na prvem mestu«, v okviru katerega so aerodinamični inženirji in oblikovalci zunanosti delovali kot ena ekipa. Ker GR GT dosega najvišjo hitrost več kot 320 km/h, je bila aerodinamična učinkovitost eden ključnih razvojnih vidikov.

Ker je GR GT zasnovan kot cestno legalen dirkalnik, je bilo treba tradicionalni razvojni proces — v katerem se aerodinamika in hlajenje upoštevata šele po potrditvi zunanjega oblikovanja — popolnoma preoblikovati. Aerodinamični inženirji z izkušnjami pri razvoju dirkalnikov FIA WEC so se pridružili projektu GR GT in v tesnih dialogih z oblikovalci pripeljali do novega pristopa:

celotna zasnova vozila je bila najprej oblikovana kot »aerodinamični model«, ki je predstavljal idealno aerodinamično obliko. Šele nato so oblikovalci pripravili skice za serijsko proizvodnjo in postopoma določili končno obliko – postopek, ki je bil obraten običajnemu.

Notranjost, ki daje prednost funkcionalnosti in upravljivosti

Notranje oblikovanje GR GT je temeljilo na poudarku na vozniskem položaju in preglednosti, da bi zagotovili optimalno ergonomijo za profesionalne in »gentleman« voznike, tako na dirkališču kot v vsakodnevni uporabi.

Velik poudarek je bil na idealnem vozniskem položaju, občutku zaščite in odlični preglednosti.

Stikala, povezana z vožnjo, so nameščena v neposredni bližini volana ter oblikovana za intuitivno upravljanje.

Posebna pozornost je bila namenjena instrumentom in prikazom, da bi bila berljiva tudi pri vožnji na meji zmogljivosti – širina, višina in postavitev zaslonov so bili rezultat številnih preizkusov.

Na novo razviti 4-litrski V8 biturbo motor in zadnji transaksle

4,0-litrski V8 biturbo motor modela GR GT, ki je prvi tak motor, ki ga Toyota Motor Corporation (TMC) vgrajuje v serijsko vozilo, je bil razvit na podlagi koncepta »temeljito kompakten in lahek«, da bi omogočil »paketno zasnovo z nizko skupno višino in nizkim težiščem« vozila GR GT. Motor ima premer in hod 87,5 × 83,1 mm, pri čemer krajši hod omogoča manjšo skupno višino motorja. Hot-V konfiguracija postavlja turbopolnilnik na vsako stran banks motorja. Enota vključuje tudi suho karterjevo mazanje in oljno korito s tanjšim profilom od običajnega.

Moč motorja se na zadnji transaksle prenaša prek CFRP prenosne cevi. Poleg motor-generatorja je v transakslo integriran na novo razviti 8-stopenjski samodejni menjalnik, ki namesto

Sporočilo za javnost

Ljubljana, 10. december, 2025

pretvornika navora uporablja mokro zagonsko sklopko, ter mehanski diferencial z omejenim zdrsom (LSD). Motor-generator, nameščen pred menjalnikom, kompenzira trenutni padec navora, ki se pojavi med pospeševanjem in prestavljanjem prestav. Novi 8-stopenjski samodejni menjalnik GR GT ponuja neposrednejši občutek, ki presega tistega pri GAZOO Racing Direct avtomatskem menjalniku, uporabljenem v modelih GR Yaris in GR Corolla, hkrati pa je razvit z namenom doseganja svetovno konkurenčne hitrosti prestavljanja ter nadzora prestavljanja, ki vozniku omogoča izbiro prestav po želji, tudi ko vozilo deluje v samodejnem načinu D.

Da bi omogočili čim krajšo medosno razdaljo v skladu s celovito paketno zasnovo, zadnji transaksle po prenosu moči, ki potuje preko motorja, električnega motorja in samodejnega menjalnika, uporabi stožčasti zobnik, ki obrne smer navora. Tako se moč preko mehanskega diferenciala z omejenim zdrsom prenese na pogonsko gred. Ta zasnova je edinstvena med vozili s spredaj nameščenim motorjem in pogonom na zadnja kolesa ter predstavlja optimizirano izvedbo mehanizma, ki se običajno uporablja pri vozilih s štirikolesnim pogonom.

Za vrhunske zmogljivosti so ciljne vrednosti razvoja določene na 650 DIN KM ali več največje sistemske moči ter 850 Nm ali več največjega sistemskega navora. Poleg tega sta uporaba zadnje transaksle ter optimalna postavitev pogonske baterije, rezervoarja goriva in drugih težkih komponent omogočili razporeditev mase 45 : 55 (spredaj : zadaj), kar prispeva k enostavni vodljivosti vozila.

Razvoj pogonskega sklopa je vključeval napredne študije z uporabo dirkalnih razvojnih simulatorjev in sistemskih testnih klopi, na katere je bilo mogoče namestiti celotne pogonske sklope. Upoštevani so bili tudi vidiki toplotnega upravljanja, položaja namestitve in servisne dostopnosti. Za zagotovitev dolgoročne prodajne uspešnosti potekajo tudi aktivnosti za skladnost z vedno strožjimi emisijskimi standardi. Model GR GT3 uporablja enak 4,0-litrski V8 biturbo motor, pri čemer je veliko konstrukcijskih komponent enakih kot pri modelu GR GT.

Užitek v zvoku v vsakem trenutku – od zagona motorja do pospeševanja in zaviranja
GR GT ne ponuja le vrhunskih zmogljivosti, temveč tudi prepoznaven dirkaški zvok V8 biturbo motorja. Razvoj zvočne podobe je temeljil na dveh ključnih stebrih: ustvarjanju zvoka, ki omogoča vozniku »komunikacijo z vozilom«, ter zvoka, ki odraža spremembe v toplotni energiji motorja. Konstrukcija izpušnega sistema je bila natančno zasnovana tako, da ustvarja zvok, ki je v popolni sinhronizaciji z vedenjem vozila.

Popolnoma aluminijast karoserijski okvir in podvozje, zasnovano za vrhunsko obvladljivost na meji zmogljivosti

Temelj majhne mase ob visoki togosti pri modelu GR GT je **prvi popolnoma aluminijast karoserijski okvir v zgodovini Toyote**. Visoka stopnja togosti je dosežena z uporabo velikih aluminijastih ulitkov v ključnih strukturah okvirja, optimalno razporeditvijo aluminijastih profilov in drugih komponent ter uporabo naprednih tehnik spajanja. Poleg tega so karoserijski paneli izdelani iz aluminija in CFRP (plastike, ojačane z ogljikovimi vlakni).

Podvozje temelji na novo zasnovanem, nizko nameščenem **vzporednem vpetju z dvojnimi**

Sporočilo za javnost

Ljubljana, 10. december, 2025

prečnimi vodili (double wishbone), s kovano aluminijasto ročico tako spredaj kot zadaj. Njegove karakteristike so bile razvite popolnoma na novo, s poudarkom na linearni odzivnosti in visokem nivoju nadzora – od vsakodneвне vožnje do vožnje na meji zmogljivosti. Pnevmatike Michelin Pilot Sport Cup 2 so razvite izključno za model GR GT. Že od začetnih faz razvoja sta bila tako podvozje kot pnevmatike oblikovana v tesnem sodelovanju s profesionalnimi vozniki z uporabo simulatorjev, testnih voženj in simulacijskih ocen, vse z namenom doseči optimalno zmogljivost ter zagotoviti, da se voznik z vozilom kar najbolj naravno poveže, tako na dirkališčih kot na zavutih cestah in drugih javnih površinah.

Model uporablja **karbon-keramične zavorne diske Brembo**, upravljanje obnašanja vozila med zaviranjem pa je bilo razvito skupaj s profesionalnimi vozniki. Sistem Vehicle Stability Control (VSC) modela GR GT omogoča **večstopenjsko prilagajanje** pogonske sile in zavornega nadzora, kar vozniku omogoča izbiro zahtevnosti upravljanja glede na vozniško znanje in vremenske razmere, za varno in hkrati razburljivo vozno izkušnjo. Enaka zasnova se uporablja tudi v TGR vozilih za 24-urno dirko Nürburgring, kar dokazuje, da gre za tehnologijo, izpiljeno skozi tekmovanja v motošportu.

Poleg tega so osnovne strukture aluminijastega prostorskega okvirja in sprednjega ter zadnjega vzmetenja z dvojnimi prečnimi vodili razvite tako, da si lahko številne komponente deli tudi model **GR GT3**.