



Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

TOYOTA GAZOO Racing présente en première mondiale les nouvelles GR GT et GR GT3



GR GT3 (prototype) et GR GT (prototype)

- Les GR GT et GR GT3 sont deux nouveaux modèles conçus pour offrir une expérience de conduite ultime grâce à un centre de gravité bas, un poids réduit associé à une rigidité élevée et une recherche constante de la performance aérodynamique.
- La GR GT, nouveau fleuron de la gamme TOYOTA GAZOO Racing, a été développée comme une voiture de course homologuée pour la route qui incarne la philosophie de la marque : créer des modèles issus du sport automobile toujours plus performants.

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

- **La GR GT3 est une nouvelle voiture de course dérivée de la GR GT, conforme aux spécifications de la catégorie (FIA) GT3.**
- **Ces modèles adoptent de nouvelles technologies, de nouveaux procédés de fabrication et, pour la première fois chez Toyota, une structure tout en aluminium associée à un V8 biturbo de 4,0 litres.**

Les GR GT et GR GT3 sont les nouveaux fleurons qui incarnent la philosophie de TOYOTA GAZOO Racing : concevoir des voitures issues de la compétition toujours plus performantes. Leur développement, dès la conception du véhicule, a été mené selon une approche collaborative, sous la direction d'Akio Toyoda, alias Master Driver Morizo, président de Toyota Motor Corporation.

Les pilotes professionnels Hiroaki Ishiura, Tatsuya Kataoka et Naoya Gamou, le pilote amateur Daisuke Toyoda, et les pilotes d'essais internes ont travaillé de concert avec les ingénieurs. La GR GT se caractérise par une approche centrée sur le conducteur qui consiste à écouter, comprendre et satisfaire ses besoins. La GR GT3, voiture de course dérivée de la GR GT, a également été développée selon cette méthodologie.

Les GR GT et GR GT3 s'inscrivent dans la lignée de modèles emblématiques tels que la Toyota 2000GT des années 1960 et la Lexus LFA. L'un des objectifs lors de leur développement était de préserver et de transmettre « les secrets du savoir-faire » de génération en génération, conformément au principe *Shikinen Sengu* de Toyota (un rituel au cours duquel un sanctuaire shinto est périodiquement reconstruit).

Ces deux modèles sont le fruit de la transmission des compétences et des techniques des ingénieurs ayant développé la Lexus LFA à une nouvelle génération de collaborateurs, de l'adoption de technologies inédites chez Toyota pour des performances accrues, et de la résolution de nombreux défis sans précédent.

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

DES CARACTERISTIQUES QUI S'APPUIENT SUR TROIS ELEMENTS CLES...

La GR GT a été conçue et développée comme une voiture de course homologuée pour la route. Témoignant d'une approche centrée sur le pilote, son développement a visé non seulement à doter la voiture de performances dynamiques exceptionnelles, mais aussi à créer une véritable symbiose entre le conducteur et son véhicule.

La GR GT est équipée d'un moteur V8 bi-turbo de 4,0 litres couplé à un moteur électrique. Outre l'atteinte d'une puissance maximale cumulée de 650 ch et d'un couple maximal de 850 Nm (valeurs cibles de développement pouvant être dépassées) pour des performances exceptionnelles, une attention constante a été portée à trois éléments clés : un centre de gravité bas, un poids réduit associé à une rigidité élevée et une aérodynamique optimisée.

1. Un centre de gravité particulièrement bas



Le développement de la GR GT, toujours en cours, a débuté avec l'objectif d'obtenir un centre de gravité exceptionnellement bas en abaissant au maximum la hauteur totale du véhicule et la position du conducteur.

Une attention particulière a ensuite été portée à la conception d'une architecture moteur avant/propulsion offrant une facilité de conduite optimale, même à la limite. Le positionnement optimisé des composants lourds, tels que le moteur, l'ensemble boîte-pont arrière et les autres éléments importants, a permis d'abaisser

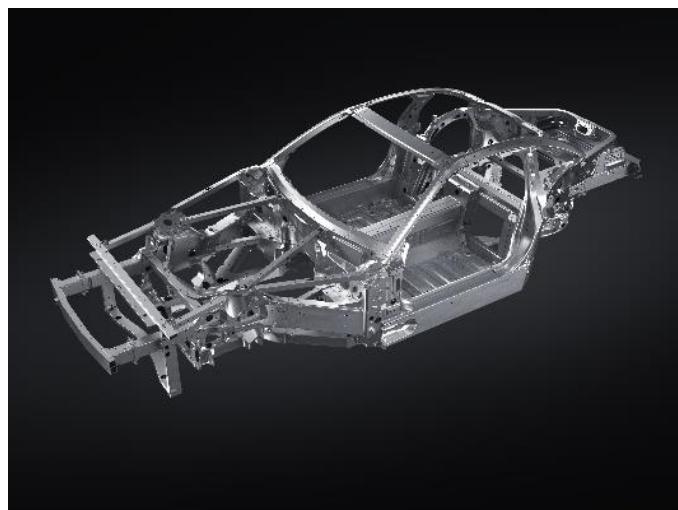
Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

significativement leur centre de gravité.

De plus, les centres de gravité du conducteur et de la voiture ont été rendus quasiment identiques grâce à la recherche d'une position de conduite idéale qui renforce la sensation de fusion entre le conducteur et son véhicule ainsi que la facilité de conduite.

2. Adoption pour la première fois chez Toyota d'une structure entièrement en aluminium pour allier rigidité et légèreté



Qualités clés, la légèreté et la rigidité ont été optimisées sur la GR GT grâce à la première structure de carrosserie entièrement en aluminium de Toyota. L'utilisation de polymère renforcé de fibres de carbone (PRFC) et d'autres matériaux dans les panneaux a permis de concevoir une carrosserie à la fois robuste et légère.

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

3. Une approche inversée où le design recherche la performance aérodynamique



GR GT (prototype)

Le processus de création du design extérieur axé sur la performance aérodynamique est différent de celui utilisé jusqu'alors chez Toyota. Habituellement, l'aérodynamisme est abordé une fois le style extérieur finalisé. Dans le cas de la GR GT, la performance aérodynamique idéale a été définie en premier lieu. Les ingénieurs aérodynamiciens et les designers extérieurs ont collaboré pour concevoir un style favorisant l'aérodynamisme et le refroidissement.

Le design intérieur a également été conçu avec minutie et sans compromis, en privilégiant l'ergonomie pour une position de conduite optimale du point de vue d'un pilote professionnel et une vision idéale pour une conduite sportive. Bien entendu, outre l'adaptation au pilotage sur circuit, une attention particulière a été portée à la facilité de conduite au quotidien.

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

La GR GT3, un modèle destiné à devenir une voiture de course de la catégorie GT3, qui sera choisi par les pilotes en quête de victoires



GR GT3 (prototype)

La GR GT3 reprend les trois éléments clés de la GR GT dont elle est dérivée : un centre de gravité bas, un poids réduit associé à une rigidité élevée et une recherche constante des performances aérodynamiques. Elle répond aux spécifications de la catégorie (FIA) GT3, la catégorie reine en endurance pour les voitures compétition-client issues de la série, et vise à séduire les pilotes ambitieux tout en restant facile à piloter.

TOYOTA GAZOO Racing considère que son principe « priorité au pilote » est tout aussi important pour la GR GT3 que pour la GR GT, car des pilotes professionnels et amateurs se partageront son volant. Parallèlement à l'optimisation de la compétitivité de la GR GT3, TOYOTA GAZOO Racing met en place un support optimal pour ses clients pilotes afin de leur permettre de profiter pleinement de leur expérience en sport automobile.

Pour concevoir des voitures toujours meilleures

Fleurons de TOYOTA GAZOO Racing, les GR GT et GR GT3, se distinguent non seulement par l'adoption de nouvelles technologies, mais aussi par des méthodes de développement et de fabrication inédites. Pour concevoir les GR GT et GR GT3, TOYOTA GAZOO Racing a mis en œuvre de multiples méthodologies tirant parti de l'expérience acquise en compétition automobile. L'utilisation de

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

simulateurs de conduite pour la recherche et le développement, désormais courante dans la conception des voitures de course, en est un exemple. L'introduction précoce des simulateurs dans le processus de développement a permis d'affiner efficacement les caractéristiques fondamentales du véhicule dès le départ.

Outre l'utilisation de simulateurs pour la création de chaque composant, de nombreux essais en conditions réelles ont été menés, non seulement sur des pistes d'essais comme celle du Toyota Technical Center de Shimoyama, mais aussi sur des circuits du monde entier, dont le Fuji Speedway et le Nürburgring, permettant ainsi de vérifier les performances et la fiabilité en conduite à la limite. Des essais de la GR GT ont également été réalisés sur route ouverte afin de garantir au quotidien des sensations exceptionnelles et une grande facilité de conduite.

À l'instar des autres modèles GR, les GR GT et GR GT3 ont été minutieusement peaufinés, poussés à leurs limites et réparés à maintes reprises afin de répondre aux attentes de tous les conducteurs. Dans sa quête d'excellence, TOYOTA GAZOO Racing poursuit le développement des GR GT et GR GT3 en vue de leur lancement à horizon 2027. Davantage d'informations seront communiquées ultérieurement.

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA GR GT

(Objectifs de développement du prototype, mesures internes)

Carrosserie	Longueur	4 820 mm	
	Largeur	2 000 mm	
	Hauteur	1 195 mm	
	Empattement	2 725 mm	
	Structure	100 % aluminium	
	Nombre de places	2	
Poids	Poids du véhicule	1 750 kg ou moins	
	Répartition Avant / Arrière	Avant: 45 % / Arrière: 55 %	
Motorisation	Cylindrée	3 998 cm ³	
	Alésage x Course	87,5 × 83,1 mm	
	Type	V8	
	Alimentation	Double Turbo	
	Moteur électrique	Moteur hybride unique intégré à l'ensemble boîte-pont	
	Transmission	Nouvelle boîte automatique à 8 rapports	
	Puissance maxi cumulée	650 ch ou plus	
	Couple maxi cumulé	850 Nm ou plus	
Trains roulants	Architecture	Moteur avant, propulsion	
	Suspension	Avant	Double triangulation avec ressorts hélicoïdaux
		Arrière	Double triangulation avec ressorts hélicoïdaux
	Freins	Avant	Disques en carbone céramique
		Arrière	Disques en carbone céramique
	Pneus	Avant: 265/35ZR20, Arrière: 325/30ZR20	
Performances	Vitesse maxi	320 km/h ou plus	

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA GR GT3

(Objectifs de développement du prototype, mesures internes)

Carrosserie	Longueur	4 785 mm
	Largeur	2 050 mm
	Hauteur	1 090 mm
Motorisation	Cylindrée	3 998 cm ³
	Type	V8
	Alimentation	Double Turbo
Architecture		Moteur avant, propulsion

Les GR GT et GR GT3 dévoilées aujourd'hui étant encore en développement, certains détails sont susceptibles d'être modifiés sans préavis.

Plus d'informations (en japonais) sur la GR GT sont disponibles ici :

<https://toyotagazooracing.com/gr/grgt/wp/>

Plus d'informations (en japonais) sur la GR GT3 sont disponibles ici :

<https://toyotagazooracing.com/gt3/grgt3/>

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

LA GR GT EN DETAILS

Un design extérieur privilégiant l'aérodynamisme et le refroidissement

Le design de la GR GT a été conçu selon une approche privilégiant l'aérodynamisme, où ingénieurs aérodynamiciens et designers extérieurs ont travaillé en étroite collaboration.

Avec une vitesse de pointe supérieure à 320 km/h, l'aérodynamisme est une priorité absolue. Conçue comme une voiture de course homologuée pour la route, la GR GT a nécessité une refonte du processus de développement classique des véhicules de série, qui consiste habituellement à prendre en compte l'efficacité aérodynamique et le refroidissement seulement après avoir défini le style extérieur.

Des ingénieurs aérodynamiciens expérimentés dans le développement des voitures de course pour le WEC (World Endurance Championship) ont rejoint l'équipe de développement de la GR GT et ont mené des discussions approfondies avec les designers. Il en a résulté une conception globale du véhicule basée sur un « modèle aérodynamique » représentant la proposition des aérodynamiciens pour la forme idéale. Ce n'est qu'après cela que les designers extérieurs ont préparé des esquisses en vue de la production en série, aboutissant à la finalisation du style du véhicule selon une approche inverse à la méthode habituelle.



Un design intérieur privilégiant la fonctionnalité et l'ergonomie

Le style intérieur de la GR GT a été conçu en privilégiant avant tout la position de conduite et la visibilité, afin d'obtenir une ergonomie optimale convenant aux pilotes professionnels comme aux pilotes amateurs, pour une utilisation sur circuit

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

mais aussi au quotidien.

La recherche de la position de conduite idéale, associée à une attention particulière portée au style intérieur, a permis de reconsidérer l'importance d'une visibilité suffisante et d'un sentiment de protection. Une attention particulière a été portée à l'ergonomie, avec des commandes placées près du volant et positionnées de manière intuitive.

Pour faciliter la reconnaissance visuelle, même pendant la conduite sur circuit, une attention particulière a été portée à l'affichage des informations : la largeur, la hauteur et la position des données, telles que les indications de passage au rapport supérieur et de rapport sélectionné, étant déterminées par un processus d'essais.



Un moteur V8 bi-turbo de 4 litres et un ensemble boîte-pont arrière inédits

Le moteur V8 bi-turbo de 4 litres de la GR GT, le premier monté par Toyota sur un véhicule de série, a été développé selon le concept « compact et léger » afin de contribuer à la faible hauteur et au centre de gravité bas de la GR GT. Ce moteur présente ainsi une course courte de 83,1 mm réduisant sa hauteur totale. L'architecture en V permet de positionner un turbocompresseur dans chaque banc du moteur. Enfin, celui-ci est doté d'une lubrification par carter sec et d'un carter d'huile plus fin que d'habitude.

La puissance du moteur est transmise à l'ensemble boîte-pont arrière par un arbre de transmission en polymère renforcé de fibres de carbone (PRFC). Outre un moteur-générateur électrique, l'ensemble boîte-pont intègre une nouvelle

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

transmission automatique à huit rapports utilisant un embrayage à bain d'huile en lieu et place d'un convertisseur de couple, ainsi qu'un différentiel mécanique à glissement limité.

Le moteur-générateur électrique, placé en amont de la boîte de vitesses, compense le léger temps de réponse lors des accélérations et des changements de rapports.

Offrant une réactivité supérieure à celle de la GAZOO Racing Direct Automatic Transmission utilisée sur les GR Yaris et GR Corolla, la boîte automatique à huit rapports de la GR GT a été développée pour atteindre une rapidité de passage des vitesses exceptionnelle ainsi qu'un contrôle total des changements de rapports, même en mode D automatique.

Afin de minimiser l'empattement et d'optimiser l'encombrement du véhicule, l'ensemble boîte-pont arrière, après avoir transmis la puissance de l'avant vers l'arrière, depuis le moteur thermique à travers le moteur électrique et la boîte automatique, utilise un engrenage conique pour renvoyer cette puissance en sens inverse pour entraîner les arbres de transmission via le différentiel mécanique à glissement limité. Cette architecture est unique parmi les véhicules à moteur avant et propulsion, et représente l'optimisation pour la GR GT du mécanisme utilisé sur les véhicules à transmission intégrale.

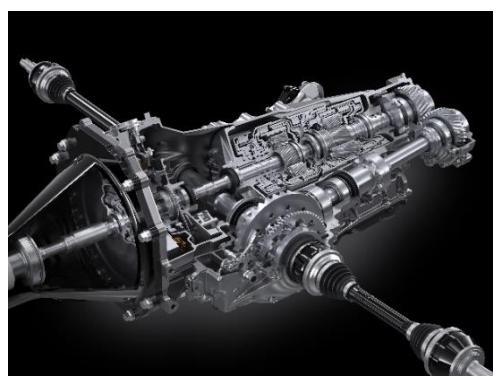
Afin d'offrir des performances exceptionnelles, l'objectif de développement est d'obtenir une puissance maximale combinée de 650 ch ou plus, et un couple maximal de 850 Nm ou plus. L'adoption d'un ensemble boîte-pont arrière et le positionnement optimal de la batterie, du réservoir de carburant et des autres composants lourds ont permis d'obtenir une répartition des masses avant/arrière de 45 %/55 % contribuant à un excellent comportement routier.

Le développement du groupe motopropulseur a nécessité des études approfondies avec l'utilisation de simulateurs de pilotage et de bancs d'essai sur lesquels l'ensemble du groupe motopropulseur a pu être installé. La gestion thermique, la position de montage et la facilité d'entretien ont également été prises en compte. Afin de garantir la pérennité des ventes, des développements sont menés pour se conformer aux normes d'émissions de plus en plus strictes. La GR GT3 est également équipée d'un moteur V8 bi-turbo de 4,0 litres, dont elle

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

partage de nombreux composants structurels avec la GR GT.



Une sonorité mélodieuse en toutes circonstances : démarrage, accélération, décélération...

La GR GT offre non seulement des performances de haut niveau, mais aussi la sonorité caractéristique d'un moteur V8 bi-turbo. La conception du son du moteur s'est articulée autour de deux axes principaux : créer une sonorité qui permette une véritable interaction avec la voiture et qui reflète les variations d'énergie thermique. La structure de la sortie du pot d'échappement a été minutieusement conçue pour produire un son en harmonie avec la situation du véhicule.



Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

Une structure de carrosserie entièrement en aluminium et un châssis qui facilite la conduite à la limite.

La légèreté et la rigidité exceptionnelles de la GR GT reposent sur la première structure de carrosserie entièrement en aluminium de Toyota. Cette rigidité élevée est obtenue grâce à l'intégration de grandes pièces moulées en aluminium dans la structure principale, au positionnement optimal des profilés en aluminium et autres composants, ainsi qu'à l'utilisation de technologies d'assemblage sophistiquées. De plus, les panneaux de carrosserie sont composés d'aluminium et de PRFC (polymère renforcé de fibres de carbone).

La suspension est dotée d'un nouveau système à double triangulation monté en position basse, avec des bras en aluminium forgé à l'avant et à l'arrière. Elle a été développée spécifiquement pour offrir une réponse linéaire et un niveau de contrôle élevé, aussi bien au quotidien qu'en conduite sportive.

Les pneumatiques sont des Michelin Pilot Sport Cup 2 conçus exclusivement pour la GR GT. Dès les premières phases de développement, la conception des suspensions et des pneumatiques a nécessité une collaboration étroite avec des pilotes professionnels. L'utilisation de simulateurs et de multiples essais ont permis d'optimiser les performances et d'assurer une interaction fluide entre le pilote et la voiture, aussi bien sur circuit que sur route sinuuse et autoroute.

La GR GT reçoit des disques de frein en carbone Brembo. Le comportement du véhicule au freinage a été travaillé conjointement avec des pilotes professionnels.

Le système de contrôle de stabilité (Vehicle Stability Control) de la GR GT permet plusieurs niveaux de réglage de la motricité et du freinage, offrant ainsi au pilote la possibilité d'adapter le comportement de la voiture à son niveau de pilotage et aux conditions météorologiques, pour une expérience à la fois agréable et sûre. Ce système est également utilisé sur les voitures de course engagées par TOYOTA GAZOO Racing aux 24 Heures du Nürburgring et illustre le savoir-faire acquis en compétition automobile.

Communiqué de presse

Vaucresson, le 5 décembre 2025

Par ailleurs, la structure de la carrosserie et du système de suspension à double triangulation avant et arrière en aluminium ont été conçus pour permettre le partage de nombreux composants avec la GR GT3.



TOUTES LES INFORMATIONS SONT DISPONIBLES SUR

<http://media.toyota.fr/>

Suivez-nous sur nos réseaux



Toyota France



@GroupeToyotaFr



@toyota_france



@toyotafrance

CONTACTEZ-NOUS

Arnaud Couturon

Responsable Presse Lexus et TOYOTA GAZOO Racing

01 47 10 84 90

arnaud.couturon@lexus-europe.com