

「モータースポーツを起点としたもったいいクルマづくり」について(2025年1月時点)

モータースポーツにおける挑戦



「走る壊す直す」の繰り返し



市販車両へのフィードバック



商品力向上・ラインナップ拡大

ブランド認知・理解向上

販売台数の拡大

<GRヤリスの例>

17年 18年 19年 20年 21年 22年 23年 24年

WRC

▼17/1 ヤリスWRCでWRC復帰

▼22/1 GRヤリスリー-1で参戦開始

スーパー耐久

▼20/9 GRヤリスで参戦開始

▼23/9 GR-DATで参戦開始

全日本ラリー

▼21/3 GRヤリスで参戦開始

▼23/3 GR-DATで参戦開始

ラリーチャレ

▼21/3 GRヤリスで参戦開始 ▼22/3 GR-DATで参戦開始

20/9 GRヤリス発売

24/1 進化型GRヤリス発売

市販車

・WRCを通じて様々な道を走る中で、蓄積してきた知見やノウハウを活用し、またTGR-WRTやプロドライバーの評価により「誰もが安心して思いのままに運転できる」クルマを開発

強化内容(例)

モータースポーツからの反映ポイント

①GR-DAT	・全日本ラリーやスーパー耐久、ラリーチャレ等の参戦の中で、ATの開発は「熱」が大きな課題となり、中でもスーパー耐久ではモリゾウがアタック中にコース上で停止してしまうトラブル発生 ⇒空冷ATFクーラーを搭載するなど、冷却性能を高めた
②出力・トルクの向上	・出力・トルク向上にチャレンジする中で、全日本ラリーでエンジン火災が発生 ⇒原因を解析し、対策を実施
③フロントデザイン	・ラリーチャレに出場した際に、アグレッシブな走りによってフロントバンパーが破損 ⇒交換しやすいようバンパーを分割構造化
④ドライバーコックピット	・全日本ラリーおよびスーパー耐久参戦車をモチーフに、操作パネルとディスプレイを15度傾けて設置することにより、視認性と操作性を向上
⑤パーキングブレーキ	・ラリーチャレに参戦する中で、モリゾウからのフィードバックを踏まえ、縦引きパーキングブレーキ位置を前方に配置し、素早い操作を可能に

<その他 モータースポーツ活動が車両開発に活かされた具体例>

車名	強化時期	クルマを鍛えたMS現場	展開ポイント(例)
GRカローラ	22年12月	スーパー耐久など	・当時のGRヤリスを上回る出力・トルクUP(RZは304ps/370Nm、モリゾウエディションは300ps/400Nmに)
	23年8月	スーパー、全日本ラリー、ダートトライアルなど	・意のままの走りを更に進化させるため、運転操作に対するダイレクト感とスタビリティを向上
	24年8月	スーパー耐久、全日本ラリーなど	・リアのスタビリティ向上(旋回時の車両安定性向上、加速時のリヤの沈み込み低減、旋回時のリヤタイヤ接地性向上)
GRスープラ	24年11月	MS全般	・ボディ・サスペンション剛性の向上など
		TGR-E	・空力性能を向上させるアイテムの提案、レーシングカー用の風洞実験施設を用いたテストなどをTGR-Eで実施
水素エンジンハイエース	開発中	スーパー耐久	・水素エンジンGRカローラの取り組みがあったことで、1年という準備期間で走行実証へ移行

「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」について(2025年1月時点)

＜GR市販車両の実績＞

- ・GRブランド車(GR-Sなど派生車含む)のグローバル販売台数は、
ブランド立ち上げ当初に対し、**8倍超え(18年 約3万台⇒23年 約26万台)**※

※正確な販売実績を把握できない海外の一部地域は、受注/生産台数で代用

トヨタ車平均と比較して、

- ・GR専用車（GR86、GRスープラ、GRヤリス、GRカローラ）を購入したお客様の属性は、**20～30代の世代**が多く、GRカローラ、GRヤリスは目の肥えた**40～50代の**にも好評
- ・購入前は、**他メーカーや輸入車**に乗られていたお客様からの乗り換えが多い。
また、高年式（保有年数が少ない車）**からの乗り換え比率も高いことから、需要を喚起し、市場を活性化**できていると言える