

丰田性能车凉了吗？

来源：颜晴平 发布时间：2025-11-17 17:32:08

撰文 | 杜咏芳

编辑 | 张 南



设计 | 甄尤美

东京车展的镁光灯下，丰田章男的身影与琥珀色的世纪轿跑概念车融为一体。

这一刻，他不仅是在展示一款概念车，更是在勾勒丰田未来十年的品牌版图。在这幅精心绘制的蓝图中，世纪、雷克萨斯、丰田、大发等品牌都找到了自己独特的坐标。

而最让人心潮澎湃的，莫过于GR品牌——这个源自赛道的高性能图腾，即将开启属于自己的全新时代。

GR，源自丰田赛车部门Gazoo Racing的缩写，承载着丰田对性能的执着追求。

有趣的是，丰田章男本人就以“Morizo”的化名在这个部门参赛，这份对赛车的热忱早已融入品牌的血液。

过去，GR一直以性能子品牌的形象出现，为丰田旗下车型注入赛道基因：从叱咤风云的GR卡罗拉，到即将在明年初登场、备受期待的GR-Sport RAV4，每一款都让车迷为之倾倒。

虽然，目前全新GR品牌的全貌仍笼罩在神秘面纱之下，但这份等待估计不会太久。

诸多迹象表明，全新GR品牌很可能会伴随着一款名为GR GT的超级跑车正式启动。而这

款车或许将成为丰田的新性能象征，与Nissan GT-R、Lexus LFA等传奇车型平起平坐。

这款神秘车型最终确定将在12月5日通过线上形式进行全球首发，并在2026年1月9日至11日的东京改装车展正式亮相。

Gazoo Racing官网上跃动的倒计时数字，正一分一秒地引领我们走向那个令人期待的时刻。

逆流而上的V8宣言

丰田动力总成负责人上原隆史已正式确认，GR GT将搭载一款全新的双涡轮增压V8发动机。

这款引擎属于丰田最新一代模块化家族，令人意外的是，该平台竟能同时涵盖1.5升与2.0升小排量版本，展现出惊人的技术延展性。

更值得期待的是，这并非一台传统意义上的V8引擎。丰田明确表示，它将与电气化系统深度融合，形成一套以性能为导向的混合动力架构。

不同于追求节能的普通混动系统，这套动力总成的目标是实现极致的瞬间扭矩与油门响应，同时保留V8引擎那标志性的浑厚声浪。

这一技术路线在今年7月的古德伍德速度节上已初露端倪，丰田带来了名为GR GT的新款跑车的赛车版和公路版，并进行了爬坡测试。

它们形成了鲜明对比：赛车版的GR GT发出震耳欲聋的V8咆哮，而公路版却几乎无声地驶过赛道。这正是混合动力系统的典型特征，电动模式下静谧行驶，需要时则爆发出V8的全部潜力。

根据现有信息，赛车版GR GT将拥有500-600马力，车重严格控制在1300公斤以内，完全符合GT3赛事规范。

而公路版在混合动力系统加持下，预计最大输出将接近700马力，足以与近期发布的671马力的阿斯顿·马丁Vantage S一较高下。

Gazoo Racing的老板渡边正人向Autocar透露，丰田正在为跑车采取“多路径”策略，而不是全面投资电气化。“我们仍然认为内燃机有一定的潜力，当然，在这样做的时候，我们也会努力遵守各个地区适用的所有法规。”

“我们不想放弃，一切还没有结束。因为如果你看看内燃机，就会发现氢气燃烧仍然可以成为零排放产品线的一部分，所以我认为它会继续发展下去。”

虽然目前的GR车型均未采用混合动力系统，但是这一混合动力战略在丰田内部早已酝酿多时，并进行了广泛的测试。

早在2023年，丰田首席技术官中岛弘树就曾断言：“混合动力系统一直是环保汽车的理想解决方案，不仅适用于乘用车，也适用于跑车。”

GR工程师山田博之也表示，出于排放考虑，混合动力技术将同时应用于未来的赛车和乘用车。

走向现实的荆棘之路

从2025年的古德伍德速度节到即将到来的2026年的东京改装车展的首秀和世界耐力锦标赛，GR GT的每一次亮相都将聚焦全球目光，尽显丰田剑指全球市场的野心。

对研发团队而言，核心课题是在排放法规框架内，精准调校那台声线独特的V8引擎。

作为传奇超跑LFA的继任者，GR GT被寄予厚望。

业内共识是，其上市马力需破800，方能在竞争激烈的超跑市场立足。而这个数字是LFA的传奇印记与当下市场需求共同铸就的标杆。

而对翘首以盼的消费者来说，最关心的莫过于何时能握住它的方向盘。

超级跑车研发向来“慢工出细活”，即便1月东京车展顺利首秀，从原型车到量产交付，仍需历经漫长的调试与认证，车迷们尚需耐心等待。

但是，相较于研发周期，GR面临的最大挑战则是销售环节，尤其是如何让这款重磅超跑在规则复杂的美国顺利打开市场。

在美国推广GR品牌，堪称一场复杂的商业冒险，核心的难题就藏在各州纷繁复杂的特许经营法里。

丰田章男的构想很清晰：让GR成为独立品牌，打造专属的美国零售商网络和特许经营体系。可这个美好的蓝图一碰到现实就立刻显现出裂痕。

如果GR GT是这个新品牌唯一的车型，有限的产量根本撑不起特许经营模式的长期盈利。

要知道，当年雷克萨斯LFA在2010到2012年间仅生产了500辆，这些车还要分散到全球市场，GR GT作为同级别超跑，产量恐怕很难大幅提升。

并且，对于经销商而言，仅靠一款小众超跑，根本无法覆盖门店运营、人员培训的成本，长期盈利更是无从谈起。

更棘手的问题还在后面：拿到GR特许经营权的经销商，能不能同时销售GR卡罗拉、GR-Sport RAV4这些挂着丰田标的GR车型？这个问题的答案，直接决定着特许经营模式的可行性。

丰田与雷克萨斯始终把与经销商的伙伴关系视为核心资产，这种根植于信任的深度联结，正是它们在激烈市场竞争中屹立不倒的关键。

自1985年起，全美汽车经销商协会（NADA）就发起了经销商态度调查，其核心是评估经销商的满意度，以及品牌方是否愿意将经销商的声音融入其战略决策。

而在这份极具影响力的行业调查中，雷克萨斯和丰田长期名列前茅，堪称行业典范。

如果GR的特许经营权能够提供给美国现有的丰田经销商，那就皆大欢喜。

但是，如果GR选择绕开现有经销商网络，另起炉灶搭建新渠道，无异于踏入雷区，破坏了丰田经营数十年的信任基石。

大众旗下的Scout品牌就是前车之鉴。2024年，由于Scout决心采用在线销售和实体店铺相结合的方式，直接向消费者销售该品牌车辆，这让美国的经销商大呼不公，甚至提起了诉讼。

今年3月，全美经销商协会还特别敦促大众汽车集团重新考虑Scout的直销计划。

也许，对于丰田章男而言，这款倾注了心血的新作，既是对传奇的致敬，更是一场关乎品牌战略的重要战役。

丰田的野心不止于GR GT

其实，丰田原本计划更早揭开GR GT的神秘面纱，但一场突如其来的变数，让这场备受期待的亮相不得不按下暂停键。

在一次谈话中，丰田章男透露了计划调整的细节：“由于某些原因，展位无法如期开放。”

他略显遗憾地表示，“正式发布会将延至明年1月在东京改装车展举行。”这一推迟，反而为GR GT的登场增添了更多悬念。

尽管发布之路小有波折，但作为丰田旗下王牌赛车部门Gazoo Racing（GR）倾力打造的重磅力作，GR GT的每一步动向始终牵动着全球车迷的神经。

更重要的是，它的真实姓名“GR GT”，其实早已通过多重渠道悄然释放。

丰田章男本人在2024年10月的《丰田时报》视频中亲口确认了这一命名，而在2024年1月，“GR GT”之名便在美国专利商标局悄然备案，为它的全球登场埋下了伏笔。

更戏剧性的线索，出现在丰田精心制作的动画片《Grip》中。这部面向美国观众、旨在展示GR Corolla与GR Supra等性能猛兽的系列片，却在最新一集的尾声上演了耐人寻味的一幕。

在最后几秒，屏幕上出现了一个编号列表，列出了GR三款已知车型，而紧随其后的第四个条目却只显示出“GR”字样，随即便在屏幕陡然变黑中戛然而止，这无疑指向了丰田酝酿已久的超级跑车GR GT上。

值得注意的是，丰田章男与Gazoo Racing的野心，远不止于打造一台GR GT。

GR GT仅仅是丰田掀起性能新纪元的前奏，在它身后，一个更宏大的性能帝国正在苏醒。

被视作MR2精神继承者的FT-Se概念车已蓄势待发，以纯电动和燃油双动力版本重构轻量化跑车的驾驶乐趣。

Celica这个名字也可能在不久的将来荣耀回归，成为本田Prelude的直接竞争对手。

也许，当明年东京改装车展的灯光亮起，我们看到的或许将不仅仅是一台GR GT，而是一整个被重新点燃的、属于丰田的热血时代。

HTML版本： [丰田性能车凉了吗？](#)