

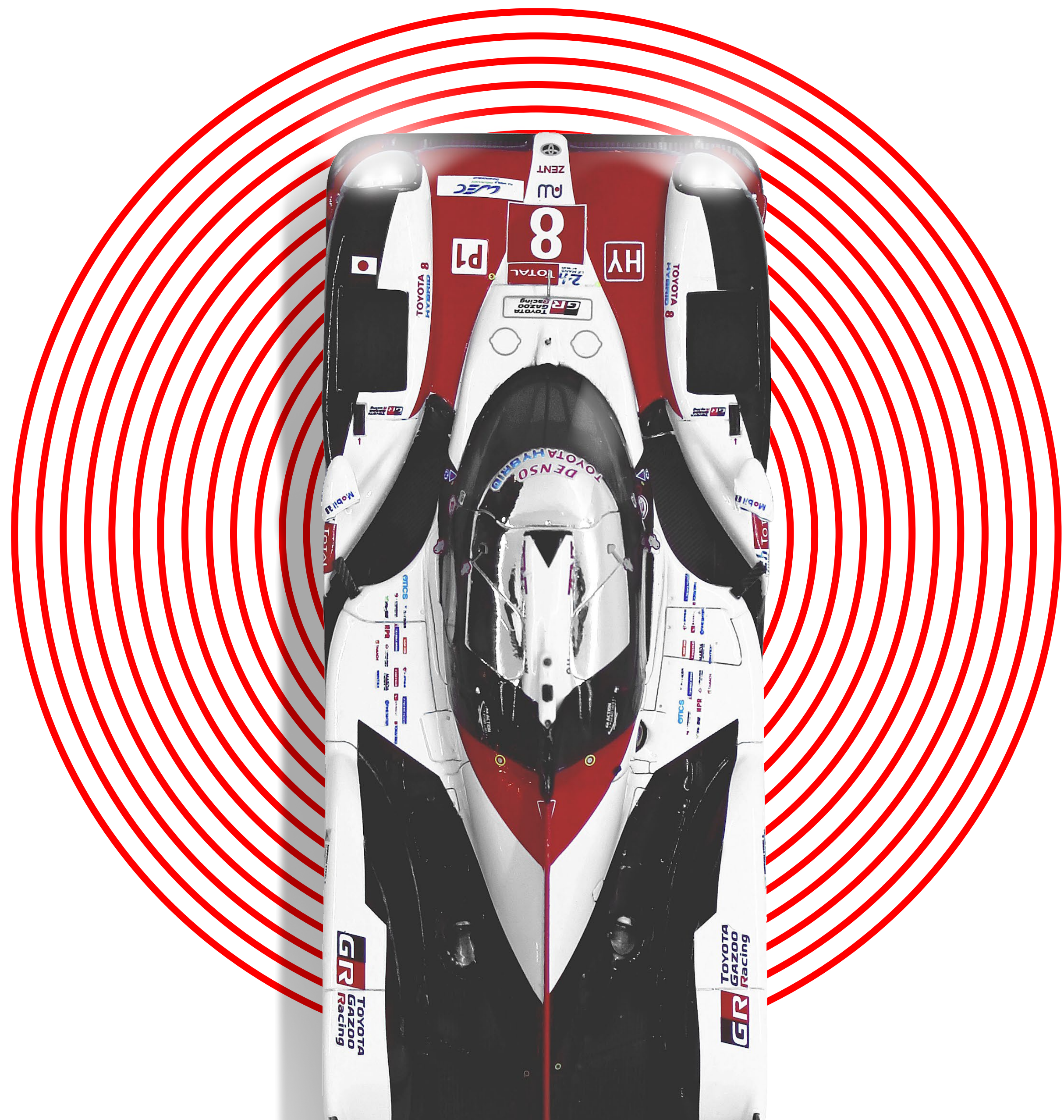
TOYOTA

LE TEMPS DE LA VICTOIRE



DOSSIER DE PRESSE





TOYOTA

LE TEMPS DE LA VICTOIRE

L'exposition Toyota, le temps de la victoire est l'histoire de Toyota aux 24 Heures du Mans. Une histoire de persévérance, de résilience et bien sûr de passion. Car 33 ans se sont écoulés entre la première apparition du constructeur japonais dans la Sarthe en 1985 et sa première victoire en 2018.

Laboratoire des nouvelles technologies où s'affrontent les plus grands constructeurs, les 24 Heures du Mans deviennent un objectif majeur pour Toyota, en quête perpétuelle d'innovation.

Les cinq premières années de Toyota aux 24 Heures sont les années d'apprentissage face aux constructeurs majeurs de l'histoire des prototypes de la réglementation dite du Groupe C : Porsche, Jaguar, Mercedes, Nissan... Toyota s'imprègne de la culture des 24 Heures et de l'endurance, surmontant les difficultés et emmagasinant une précieuse expérience.

La quête de la victoire commence véritablement au début des années 1990, avec les deuxième places de 1992, 1994 et 1999. Cette période marque aussi la naissance d'une génération de voitures aujourd'hui encore très prisée des fans, comme la TS010 et surtout la TS020, dite « GT-One ».

Pour Toyota, les années 2010 marquent enfin le temps de la victoire. Celui-ci coïncide avec la renaissance en 2012 du Championnat du Monde d'Endurance FIA (FIA WEC) et son règlement technique mettant en valeur la technologie hybride, dont Toyota est le leader mondial sur route. Après le double titre mondial des constructeurs et des pilotes en 2014, Toyota remporte enfin sa première victoire en 2018, suivie de deux autres succès en 2019 et 2020. A la veille de la 89e édition des 24 Heures, le palmarès de Toyota au Mans compte trois victoires, neuf autres podiums (dont six conquis depuis 2012), six pole positions, ainsi que les records du circuit et du meilleur tour en course, respectivement établis en 2017 et 2019.

Et aujourd'hui, le Musée des 24 Heures raconte Toyota, le Temps de la Victoire.

TOYOTA ET L'EMPREINTE DES 24 HEURES DU MANS

Les débuts de Toyota en compétition internationale remontent au milieu des années 1970. Les activités sportives de la marque sont placées sous l'égide de Toyota Gazoo Racing, basé à Cologne (Allemagne), également en charge de la création de modèles de route d'exception, inspirés de la technologie utilisée en compétition.

Outre de nombreux succès en rallyes (quatre titres mondiaux) et sept années de présence en Formule 1 (de 2002 à 2009), les 24 Heures du Mans occupent une place particulière dans l'histoire de Toyota en compétition.

Les grandes dates

Cet engagement sarthois commence au milieu des années, 1980, tout d'abord avec des équipes partenaires comme Tom's, Dome ou encore SARD. Après treize années de présence aux 24 Heures de 1985 à 1999, Toyota se consacre à la Formule 1, avant de faire son retour dans la Sarthe, pour une présence ininterrompue à partir de 2012.

1985

Première apparition de Toyota aux 24 Heures du Mans avec deux prototypes 85 C au départ. Le trio japonais Kaoru Hoshino/Masanori Sekiya/Satoru Nakajima termine douzième.

1992

Absent en 1991, Toyota retrouve les 24 Heures et signe son premier podium grâce à Kenny Acheson, Pierre-Henri Raphanel et Masanori Sekiya, deuxièmes. Cette année-là, Steven Andskar, George Fouche et Stefan Johansson terminent également cinquièmes.

1994

Deuxièmes, Eddie Irvine, Jeff Krosnoff et Mauro Martini passent tout près de la victoire. Steve Andskar, George Fouche et Bob Wollek terminent également quatrièmes.

1998-1999

Toyota revient au Mans avec la TS020, également connue sous la dénomination GT-One. Conçue par l'ingénieur français André de Cortanze, elle dispute la victoire à Porsche. En 1999, Martin Brundle offre à son volant à Toyota sa première pole position sarthoise. Deuxièmes cette année-là, Ukyo Katayama, Toshio Suzuki et Keiichi Tsuchiya signent le meilleur résultat d'un équipage japonais aux 24 Heures.

2018-2019

Toyota remporte ses deux premières victoires aux 24 Heures du Mans, avec au volant de la TS050 Hybrid n°8 Sébastien Buemi et Kazuki Nakajima, rejoints par l'ancien double Champion du Monde de Formule 1 Fernando Alonso. En 2019, Mike Conway établit au volant de la n°7 le nouveau record du tour en course, en 3'17"197 (248,6 km/h de moyenne).

2017

La pole position de Kamui Kobayashi établit le nouveau record du circuit des 24 Heures en 3'14"791, à 251,882 km/h de moyenne.

1990

Toyota entre pour la première fois dans le top 10, avec la sixième place de Geoff Lees/Hitoshi Ogawa/Masanori Sekiya.

1993

Toyota place quatre voitures dans le top 10 : Eddie Irvine/Masanori Sekiya/Toshio Suzuki (4e), Mauro Martini/Naoki Nagasaka/Roland Ratzenberger (5e), Steven Andskar/Eje Elgh/George Fouche (6e) et Juan Manuel Fangio II/Jan Lammers/Geoff Lees (8e).

1995-1996

Toyota passe en catégorie GT avec la Supra LM, et comme meilleur résultat la quatorzième place de Marco Apicella/Jeff Krosnoff/Mauro Martini en 1995.

2012

Après treize années d'absence, Toyota fait son retour au Mans. Ses prototypes utilisent la technologie hybride, dont le constructeur japonais est le leader mondial sur route.

2013-2015

Toyota signe deux podiums (2e en 2013, 3e en 2014), tandis qu'en 2014, Kazuki Nakajima est le premier Japonais à réaliser la pole position des 24 Heures.

2016

La Toyota n°5 en tête de la course est contrainte à l'abandon à quelques minutes de l'arrivée.

2020

Troisième victoire consécutive de Toyota ainsi que de Buemi et Nakajima, associés cette fois au Néo-Zélandais Brendon Hartley. Ce succès permet au constructeur japonais de conserver le trophée des 24 Heures du Mans, privilège réservé aux équipes ayant remporté la course trois ans de suite.



Photo : ©Rémi Blomme

TOYOTA GAZOO RACING OU L'IMAGINATION REINE 画像

Associé au nom de l'écurie, le mot japonais Gazoo (prononcer « gah-zouh », dont l'idéogramme japonais est représenté ci-dessus) signifie « image ». Il symbolise l'objectif de Toyota Gazoo Racing en compétition : imaginer des voitures à la fois uniques, performantes et toujours à la pointe de la technologie.

L'origine de cette appellation remonte à la fin des années 1990, lorsque Toyota achète le nom de domaine Gazoo.com pour la vente de ses modèles d'occasion. Celle-ci connaît une expansion rapide grâce à une présentation des voitures en photos, pratique peu courante à l'époque.



LES PILOTES TOYOTA AUX 24 HEURES DU MANS

Dès la première apparition de Toyota aux 24 Heures du Mans en 1985, ses équipages rassemblent des pilotes venus du monde entier, entre culture de la monoplace et expérience de l'endurance : Japon bien sûr, mais aussi Suède, Grande-Bretagne, Italie, Australie, Etats-Unis, Ecosse, France, Autriche, Pays-Bas, Afrique du Sud, Suède, Argentine, Allemagne, Belgique, Espagne et Nouvelle-Zélande.



Photo : ©Rémi Blomme

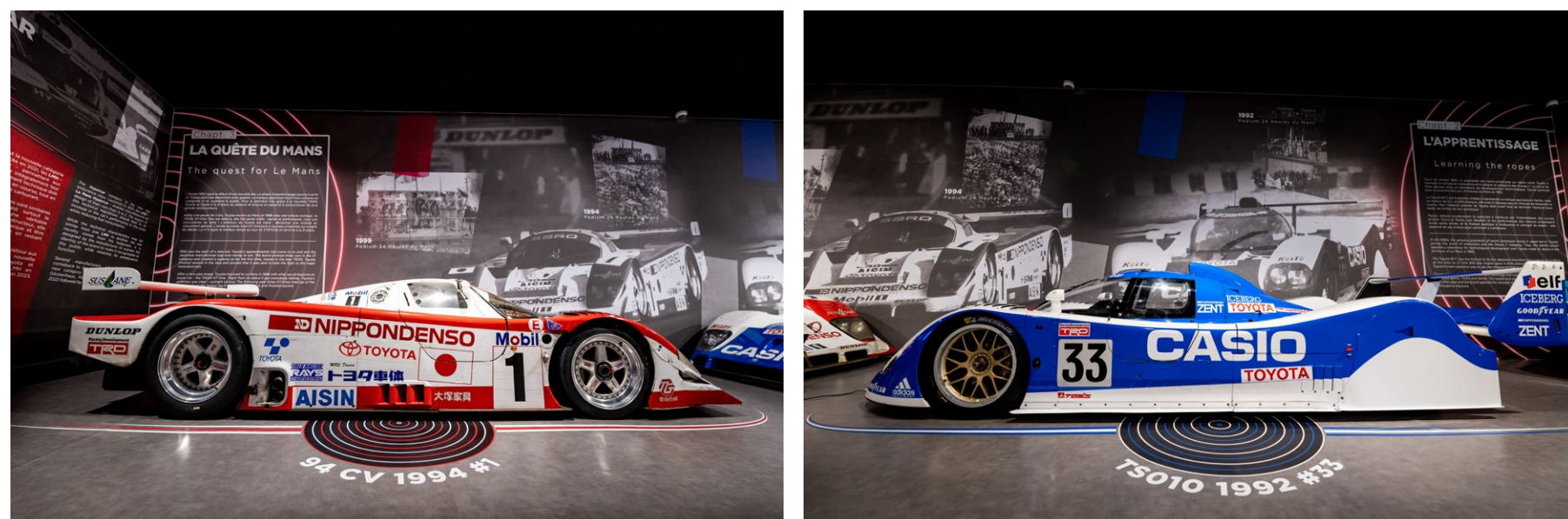


Photo : ©Rémi Blomme

Masanori Sekiya, le premier vainqueur

En 1985, avec ses compatriotes Kaoru Hoshino et Satoru Nakajima, il est au volant de la toute première Toyota classée aux 24 Heures du Mans, pour une douzième place dès la première participation du constructeur nippon. En 1990, il signe son premier top 10 (6^e), puis termine deuxième en 1992 et quatrième en 1993. En onze participations, il pilote une à huit reprises une Toyota au Mans. Mais c'est au volant d'une McLaren qu'il devient, en 1995, le premier Japonais vainqueur des 24 Heures, associé au Français Yannick Dalmas et au Finlandais JJ Lehto.

Geoff Lees et Eje Elgh, les pionniers européens

Tous deux issus de la monoplace (Formule 3 et Formule 2), le Britannique Geoff Lees et le Suédois Eje Elgh sont les premiers Européens recrutés par Toyota en 1985 pour ses premières 24 Heures du Mans. Tous deux décrochent leur meilleur résultat sarthois en tant que pilotes Toyota. Le premier termine sixième en 1990 avec Hitoshi Ogawa et Masanori Sekiya. Le second signe un résultat identique en 1993, en compagnie de George Fouche et Steven Andskar.

Satoru et Kazuki Nakajima, une dynastie japonaise

Coéquipier de Sekiya et Hoshino pour la douzième place de 1985, Satoru Nakajima est une véritable institution dans son pays natal, lorsqu'il est devenu le premier Japonais classé en Championnat du Monde de Formule 1 en 1987 – il est cette année-là le coéquipier d'Ayrton Senna.

Vu lui aussi en Formule 1 de 2007 à 2009, son fils aîné Kazuki est l'un des piliers de Toyota depuis l'entrée de la marque en FIA WEC en 2012. Deux ans plus tard, il est le premier Japonais à signer la pole position des 24 Heures. Ses trois victoires consécutives (2018-2019-2020) font de lui le seul citoyen de son pays multiple vainqueur au Mans. Titré en endurance à l'issue de la saison 2018-2019 en compagnie de Sébastien Buemi et Fernando Alonso, Kazuki Nakajima est aussi le premier pilote nippon à remporter un titre de Champion du Monde labellisé FIA.

Le Mans : quatre vainqueurs pour trois victoires

Après trois saisons de Formule 1 au sein de la filière Red Bull, Sébastien Buemi bifurque vers l'endurance et accompagne en 2012 le retour Toyota, auquel il est toujours fidèle aujourd'hui. Depuis 2015, il est associé en piste à Kazuki Nakajima, avec qui il a partagé ses trois victoires mancelles consécutives de 2018, 2019 et 2020. Le Suisse et le Japonais accueilli deux coéquipiers.

Désireux de tenter le défi de la Triple Couronne du sport automobile en circuit (Championnat du Monde / 500 miles d'Indianapolis / 24 Heures du Mans), Fernando Alonso quitte momentanément la Formule 1 pour relever le défi du Mans. L'Espagnol réussit son pari en 2018 et 2019 et compte aujourd'hui parmi les rares pilotes à avoir remporté toutes les éditions des 24 Heures auxquelles il a participé. A l'issue de la saison 2018-2019, l'Espagnol ajoute le titre de Champion du Monde d'Endurance FIA à ceux remportés en karting (1996) puis en Formule 1 (2005 et 2006).

Après le départ de Fernando Alonso, aujourd'hui revenu en Formule 1, le Néo-Zélandais Brendon Hartley rejoint le Suisse et le Japonais en 2020. Déjà vainqueur dans la Sarthe en 2017 sur Porsche, il remporte à leurs côtés sa deuxième victoire aux 24 Heures du Mans. Ce trio est reconduit en 2021, et remporte à Spa-Francorchamps (Belgique) la première victoire de l'ère Hypercar du FIA WEC.



Photo : © Rémi Blomme

Les autres héros de Toyota

Outre les pionniers, polemen et vainqueurs cités plus haut, ils ont été nombreux à défendre les couleurs de Toyota en plus de trois décennies d'histoire : Kenny Acheson, Steven Andskar, Marco Apicella, Didier Artzet, Paolo Barilla, Thierry Boutsen, David Brabham, Ross Cheever, Emmanuel Collard, Mike Conway, Anthony Davidson, Johnny Dumfries, Teo Fabi, Juan Manuel Fangio II, George Fouche, Beppe Gabbiani, Eric Helary, Kaoru Hoshino, Eddie Irvine, Stefan Johansson, Alan Jones, Masami Kageyama, Ukyo Katayama, Ralf Kelleners, Jeff Krosnoff, Yuji Kunitomo, Jan Lammers, Nicolas Lapierre, Jose Maria Lopez, Mauro Martini, Allan McNish, Hidetoshi, Mitsusada, Naoki Nagasaka, Tiff Needell, Hitoshi Ogawa, Pierre-Henri Raphanel, Roland Ratzenberger, Roberto Ravaglia, Stéphane Sarrazin, Vincenzo Sospiri, Aguri Suzuki, Keiichi Suzuki, Toshio Suzuki, Keiichi Tsuchiya, Andy Wallace, John Watson, Bob Wollek et Alexander Wurz.

Parmi eux figurent dix anciens et futurs vainqueurs des 24 Heures du Mans, cumulant treize victoires : Paolo Barilla, David Brabham, Johnny Dumfries, Eric Helary, Stefan Johansson, Jan Lammers, Allan McNish, Andy Wallace, Alexander Wurz, ainsi que Martin Brundle.



Photo : ©Rémi Blomme

Six « tours d'honneurs » pour la pole position

Trois pilotes ont signé les six pole positions de Toyota aux 24 Heures du Mans. Martin Brundle est le premier d'entre eux en 1999. Au volant de la désormais mythiques GT-One, le Britannique réalise en chrono de 3'29"930, à 233 km/h de moyenne.

Quinze ans plus tard, en 2014, Kazuki Nakajima est le premier Japonais à signer cette performance (3'21"789, 243 km/h de moyenne), qu'il réédite en 2018 (3'15"377, 251,072 km/h de moyenne). En 2017, son compatriote Kamui Kobayashi entre dans le livre d'or des 24 Heures avec une pole position qui lui vaut le nouveau record du circuit. En 3'14"791 (251,88 km/h de moyenne), il efface la marque établie depuis 1985 par Hans Joachim Stuck sur Porsche.

Il s'adjuge sa deuxième pole en 2019, avant de signer en 2020 la première Hyperpole de l'histoire des 24 Heures, dans un nouveau format de qualifications regroupant les six voitures les plus rapides de chacune des quatre catégories.



Photo : ©Rémi Blomme

TOYOTA ET LE FIA WEC, DIX ANS ET 32 VICTOIRES

En 2011, l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) et la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) annoncent la création du Championnat du Monde d'Endurance FIA, dit également FIA WEC (pour World Endurance Championship), dont la catégorie reine, dite LMP1 à cette époque, accueille la technologie hybride. Le FIA WEC comprend six à huit courses par saison, dont les formats varient de six à 24 heures. Ce calendrier intercontinental (Europe, Amérique, Asie, Moyen-Orient) intègre les 24 Heures du Mans, véritable joyau de la couronne de cette nouvelle compétition.



2012-2020 : l'ère hybride

En 2012, pour la saison inaugurale, Toyota fait sa rentrée au plus haut niveau de l'endurance mondiale. Après treize ans d'absence, Toyota choisit les 24 Heures du Mans comme première course de ce grand retour, ainsi que la technologie hybride, dont le constructeur nippon est l'un des leaders mondiaux de l'utilisation routière. Le prototype TS030 Hybrid utilise un moteur thermique V8 de 530 ch, accouplé à un moteur électrique de 300 ch alimenté par la récupération d'énergie cinétique au freinage. La TS050 Hybrid, qui a remporté les trois dernières éditions des 24 Heures du Mans, est propulsée par un moteur V6 double turbo, associé à deux moteurs électriques pour une puissance totale de 1000 ch.

Toyota est depuis lors le seul constructeur engagé de façon ininterrompue dans la catégorie reine du FIA WEC. A la veille des 24 Heures du Mans 2021, la marque détient le record de victoires au général avec 32 succès, dont les trois dernières éditions des 24 Heures. Toyota a également remporté trois titres Constructeurs (2014, 2018-2019, 2019-2020) et pilotes, avec Sébastien Buemi (2014, 2018-2019), Anthony Davidson (2014), Kazuki Nakajima (2018-2019), ainsi que les Champions du Monde en titre de la saison 2019-2020 Mike Conway, Kamui Kobayashi et Jose Maria Lopez.



Photo : ©Rémi Blomme

2021 : Hypercar, une nouvelle histoire

Toyota est aujourd'hui l'un des constructeurs pionniers de l'Hypercar, qui succède en 2021 aux prototypes LMP1, avec déjà trois victoires à l'issue des trois premières courses FIA WEC de cette nouvelle ère.

L'Hypercar permet aux constructeurs de concevoir intégralement leur voiture. La spécificité de l'Hypercar est aussi visuelle. Son aspect extérieur doit prendre en compte non seulement les contraintes techniques et aérodynamiques liées à la compétition et à la réglementation, mais aussi les codes esthétiques des modèles de route de la marque, ce qui facilitera en outre son identification instantanée auprès du public.

Plusieurs marques ont déjà confirmé leur intention de rejoindre cette catégorie, dont les premiers constructeurs engagés en 2021 sont Toyota et aussi Glickenhaus. Attendu en 2022, Peugeot vient de dévoiler son Hypercar 9X8, tandis que Porsche, Audi et Ferrari seront en piste en 2023... année du centenaire des 24 Heures du Mans.

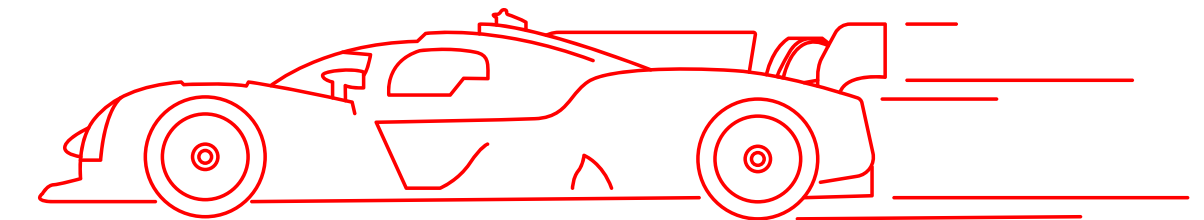


Photo : ©Rémi Blomme



Photo : ©Rémi Blomme

TOYOTA, UNE HISTOIRE ENTRE TRADITION ET INNOVATION

L'histoire de Toyota s'inscrit en droite ligne de l'héritage et de la culture du Japon, entre tradition millénaire et développement technologique. En près d'un siècle d'existence, Toyota est aujourd'hui le leader mondial de la mobilité et des technologies environnementales, et a vendu en 2020 8 692 168 véhicules.

Un siècle d'innovations

1924
Sakichi Toyoda invente le premier métier à tisser automatique au Japon.

1928
Fondation de Toyoda Automatic Loom Works (aujourd'hui Toyota Industries)

1933
Création d'une division dédiée à l'automobile, sous la direction de Kiichirō Toyoda.

1934
Mise au point de la Type A, premier prototype de la marque.

1937
Création de Toyota Motor Company.

1957
Toyota double sa production mensuelle et décide de développer un nouveau marché en s'implantant aux Etats-Unis.

1959
Ville d'origine de la famille Toyoda, Koromo est rebaptisée Toyota.

1965
Premières recherches pour le développement de la technologie hybride.

1967
Les premières Toyota sont vendues en France.

1972
Dix millions de véhicules produits à travers le monde.

1997
Toyota lance la Prius, première voiture de série hybride.

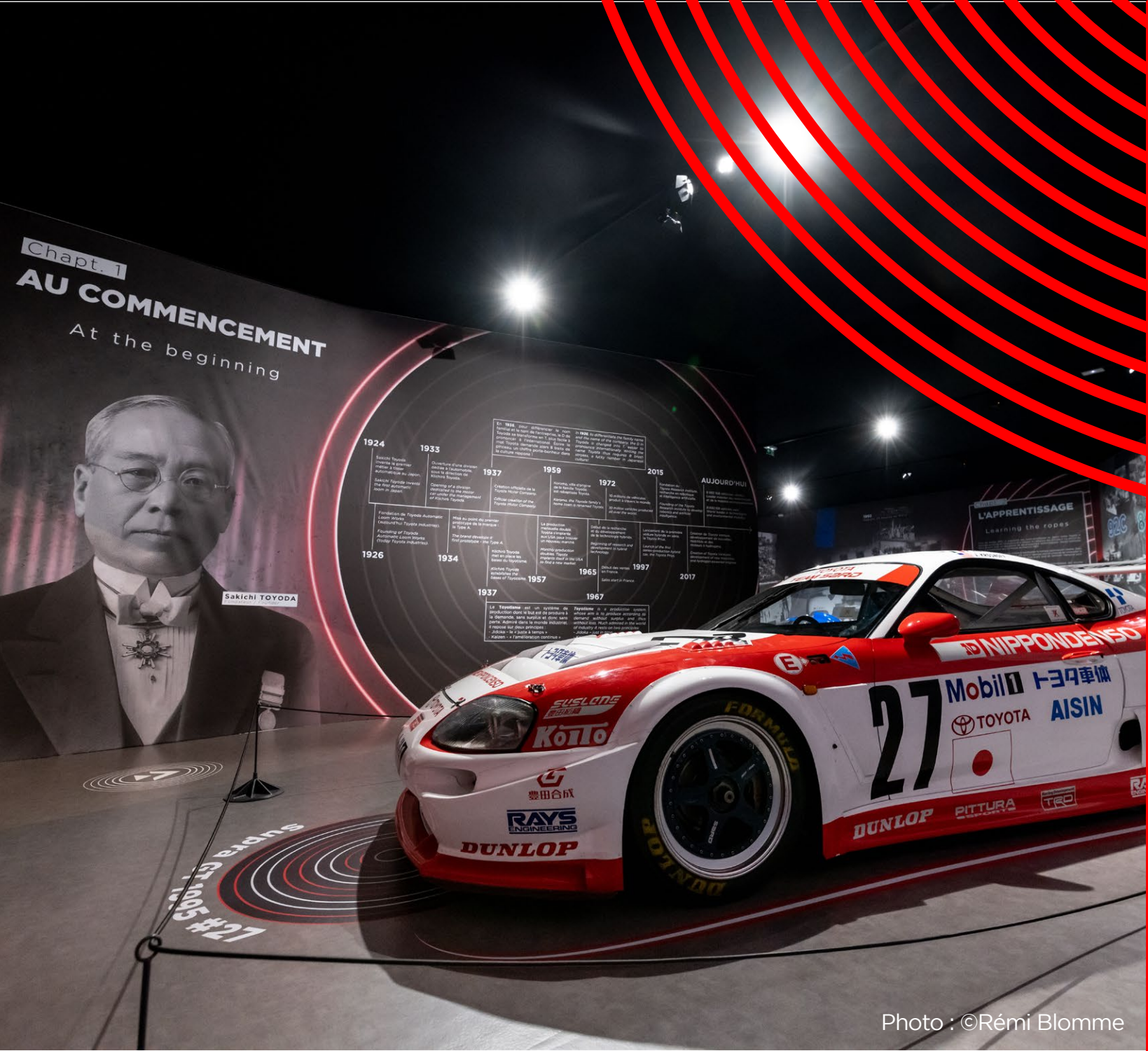
2015
Fondation du Toyota Research Institute, dédié à la recherche en robotique et intelligence artificielle.

2017
Création de Toyota Ventures, pour le développement de la mobilité innovante et des moteurs à hydrogène.

Le Toyotisme, une philosophie nippone au service de la production

En 1937, Kiichiro Toyoda pose les bases du Toyotisme, dont le but est de produire à la demande sans surplus et donc sans perte. Cette approche repose sur deux principes : le Jikoda (« juste à temps ») et le Kaizen (« l'amélioration continue »).

Le principe de « l'amélioration continue » est également au cœur des premières années de Toyota aux 24 Heures du Mans pendant toute la deuxième moitié des années 1980, avant que la marque ne décroche ses premiers podiums sarthois à partir de 1992.



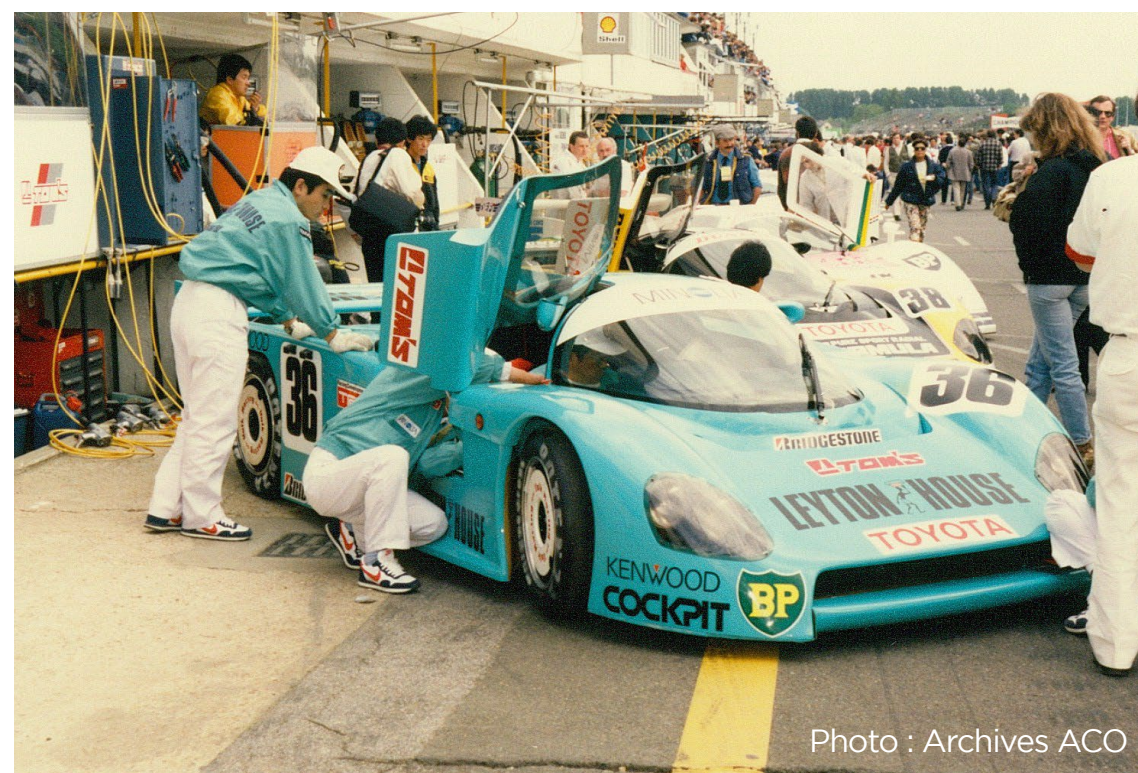
De Toyoda à Toyota, histoires d'un nom et d'un logo

En 1936, le D de Toyota devient T. Ce changement répond à un double objectif : différencier la dynastie familiale de l'entreprise et faciliter la prononciation du nom de la marque – et donc sa communication – à l'international. En calligraphie japonaise, Toyota nécessite huit traits de pinceau, chiffre porte-bonheur dans la culture nippone... et aussi pour le constructeur japonais : ses trois victoires aux 24 Heures du Mans ont été signées par une voiture portant précisément le numéro 8 !

En octobre 1989, Toyota fête son demi-siècle en présentant un nouveau logo. Il se compose de trois ellipses. Deux d'entre elles se croisent, symbolisant respectivement Toyota et ses clients. La troisième qui les entoure représente le monde entier, dans lequel souhaite évoluer la marque. Les pleins et déliés de ce logo font référence à l'art japonais de la calligraphie... La symbolique du logo cache aussi un aspect ludique : y décoder la présence de toutes les lettres composant le nom Toyota

TOYOTA, LE TEMPS DE LA VICTOIRE : 35 ANS ET SEPT VOITURES

L'exposition Toyota, le Temps de la Victoire du Musée des 24 Heures présente sept voitures emblématiques de la saga mancelle du constructeur japonais, des podiums de 1992, 1994 et 1999 à la troisième victoire de 2020, en passant l'une des pionnières des années 1980 et la Supra GT LM de 1995.



Toyota 86C n°36 (1986)

Moteur : Toyota 4 cylindres en ligne GT 2090 cm³
Participation aux 24 Heures du Mans : 1986
Pilotes : Geoff Lees – Satoru Nakajima – Masanori Sekiya
Classement : abandon à 7 heures de course
105 tours – 1 420 km parcourus

Toyota TS010 n°33 (1992)

Moteur : Toyota V10 3500 cm³
Participation aux 24 Heures du Mans : 1992
Pilotes : Pierre-Henri Raphanel – Masanori Sekiya – Kenny Acheson
Classement : 2e au général
346 tours – 4 705 km parcourus
Vitesse moyenne : 195.74 km/h



Toyota 94C-V n°1 (1994)

Moteur : Toyota V8 Essence 3576 cm³
Participation aux 24 Heures du Mans : 1994
Pilotes : Mauro Martini – Jeff Krosnoff – Eddie Irvine
Classement : 2e au général
343 tours – 4 664 km parcourus
Vitesse moyenne : 194 km/h

Toyota Supra GT LM n°27 (1995)

Moteur : Toyota V8 2140 cm3 turbocompressé - 650 chevaux
Participation aux 24 Heures du Mans : 1995
Pilotes : Marco Apicella - Mauro Martini - Jeff Krosnoff
Classement : 14e au général
264 tours - 3 597 km parcourus
Vitesse moyenne : 149,9 km/h



Toyota TS030 Hybrid n°7 (2012)

Moteur : Toyota V8 Essence Hybride 3 400 cm3 - 830 chevaux
Participation aux 24 Heures du Mans : 2012
Pilotes : Alexander Wurz - Kazuki Nakajima - Nicolas Lapierre
Classement : Abandon à la 11e heure
134 tours - 1 826 km parcourus



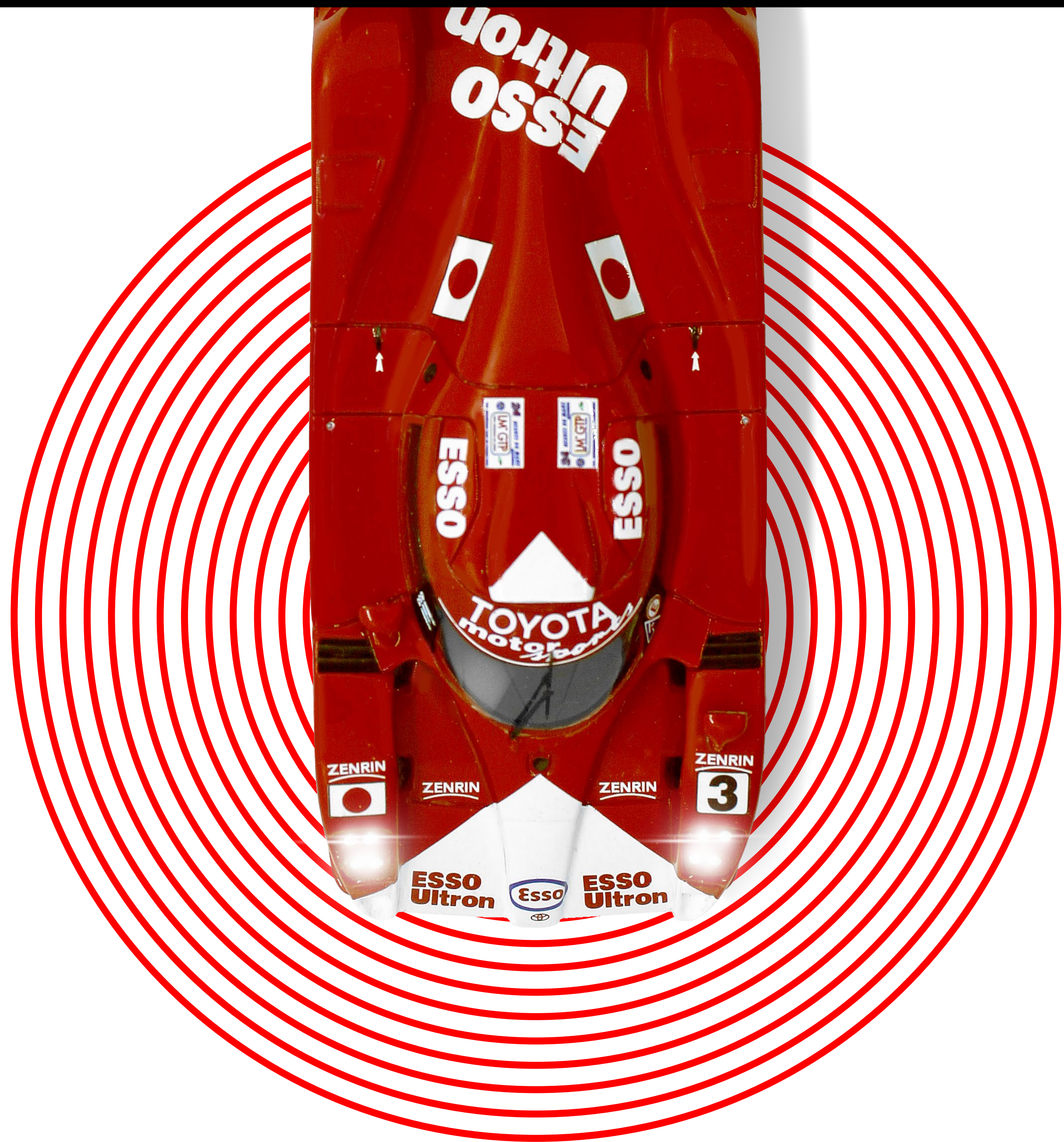
Toyota TS020 GT-One n°3 (1999)

Moteur : Toyota V8 RV36 3578 cm3 - 650 chevaux
Participation aux 24 Heures du Mans : 1999
Classement : 2e au général
364 tours - 4 971 km parcourus
Pilotes : Keiichi Tsuchiya - Ukyo Katayama - Toshio Suzuki
Vitesse moyenne: 206,018 km/h



Toyota TS050 Hybrid n°8 (2020)

Moteur : Toyota V6 Essence Hybride 2 400 cm2 - 1000 chevaux
Participation aux 24 Heures du Mans : 2020
Pilotes : Sébastien Buemi - Kazuki Nakajima - Brendon Hartley
Classement : vainqueur au général
387 tours - 5 273 km parcourus
Vitesse moyenne : 219,4 km/h



**L'Automobile Club de l'Ouest
et l'équipe du Musée des 24 Heures du Mans
remercient celles et ceux qui ont rendu cette exposition possible :**

Toyota Gazoo Racing Europe GmbH
Murata Hisatake, Président de Toyota Motorsport GmbH
Pascal Vasselon, Directeur technique du Toyota Racing
Alastair Moffitt, Directeur marketing, événementiel, communication
Jérôme Fougeray, Coordinateur marketing
ELMS - WEC

LES PRESTATAIRES QUI LUI ONT DONNÉ VIE :
RL Graphic Design - Conception graphique et Vidéo
Graphi Concepts - Impression - Écran Géant
David Waldron - Traductions
R Elec - Eclairages
Barbé - Devaux - Electricité
Gohier Menuiserie - Peinture

**LES COLLECTIONNEURS QUI NOUS
ACCORDENT LEUR CONFIANCE :**
Xavier Micheron
Phil Stott
Mr K O Abrahamsson

Contacts

**RESPONSABLE PRESSE ET CONTENUS
DIRECTION COMMUNICATION**
Jean-Baptiste Schmidt / 06 12 27 71 01 / jb.schmidt@lemans.org

—
**CHARGÉE DES EXPOSITIONS ET EVÈNEMENTS
MUSÉE DES 24 HEURES DU MANS**
Liza Potel / 06 24 36 16 00 / l.potel@lemans.org

—
**DIRECTEUR CULTURE ET HÉRITAGE
MUSÉE DES 24 HEURES DU MANS**
Fabrice Bourrigaud / 02 43 40 25 31 / f.bourrigaud@lemans.org

TOYOTA

LE TEMPS DE LA VICTOIRE



- DU 9 JUILLET 2021 AU 20 FÉVRIER 2022 -



Musée **24h**
LE MANS

GR TOYOTA
GAZOO
Racing
Pushing the limits for Better