Sporočilo za javnost

Ljubljana, 15. oktober, 2026

Hiromu Naruse: človek, ki je utelešal duh Gazoo Racing

- **Naruse se je Toyoti pridružil leta 1963 in vse do smrti leta 2010 sodeloval pri razvoju ter preizkušanju avtomobilov.**
- **Zaradi izjemnega občutka za vozne lastnosti avtomobilov in sposobnosti prepoznavanja tudi najmanjših razlik v njihovem obnašanju je imel več slikovitih vzdevkov - tudi "Meister" in "Top Gun"**
- **Nemško dirkališče Nürburgring je postalo njegov drugi dom, kjer je nabral izjemno veliko testnih kilometrov.**
- **Mentor Akia Toyode: Naruse je bil vozniški mentor Akia Toyode -naučil ga je, da je treba avtomobile razumeti za volanom in ne le skozi tehnične podatke.**
- **Bil je eden od utemeljiteljev duha Gazoo Racing in je sodeloval pri prvem nastopu Toyotine ekipe na dirki 24 ur Nürburgringa leta 2007**
- **Zapuščina, ki živi naprej - njegovo prepričanje, da najboljše avtomobile ustvarjajo izkušnje iz resničnih voznih razmer in avtomobilskega športa, ostaja eno od temeljnih načel Gazoo Racinga.**

Razvojni inženir, testni voznik, mentor in dirkač Hiromu Naruse je s svojim znanjem, občutkom za avtomobile in neomajno predanostjo postavil temelje filozofije, ki danes zaznamuje Gazoo Racing. Verjel je, da je mogoče najboljše avtomobile razviti le z vožnjo, izkušnjami in nenehnim iskanjem popolnosti. Njegova zapuščina živi v vsakem športnem avtomobilu GR in v generacijah inženirjev ter voznikov, ki še naprej sledijo njegovi viziji.

Hiromu Naruse je bil veliko več kot Toyotin glavni testni voznik in razvojni inženir. Bil je človek z izjemnim občutkom za avtomobile, ki je znal njihove vozne lastnosti začutiti, prepoznati najmanjše pomanjkljivosti in jih skupaj z inženirji pretvoriti v izboljšave. Svoje znanje je prenašal tudi na Akia Toyodo, ki se je pod njegovim mentorstvom iz avtomobilskega navdušenca razvil v voznika z dirkaško miselnostjo. Naruse je tako pomagal postaviti temelje filozofije Gazoo Racing - ustvarjati vse boljše avtomobile z učenjem in izkušnjami iz avtomobilskega športa.

Človek, ki je avtomobile razumel drugače

Ko je Hiromu Naruse leta 1963 prišel v Toyoto, si verjetno ni predstavljal, kako močno bo zaznamoval razvoj japonskih športnih avtomobilov in prihodnost znamke Gazoo Racing. Začel je

Sporočilo za javnost

Ljubljana, 15. oktober, 2026

kot začasno zaposleni v oddelku za pregled vozil, vendar ga je ljubezen do avtomobilov hitro vodila naprej. Prebil se je v razvojni oddelek, kjer je sodeloval pri nastajanju avtomobilov, ki so postali pomemben del Toyotine zgodovine.

Njegova pot je bila drugačna od običajne kariere razvojnega inženirja. Naruse ni avtomobilov razumel zgolj skozi tehnične podatke, meritve in konstrukcijske rešitve. Zanj je bilo ključno, kaj voznik dejansko občuti za volanom - kako se avtomobil odzove na ukaz, kako se obnaša na različnih podlagah, kako se njegova vodljivost spreminja na meji oprijema in ali vozniku omogoča, da se z njim poveže v celoto.

Prav zaradi izjemnega občutka za avtomobile si je med sodelavci prislužil vzdevek “Meister” oziroma mojster. Bil je voznik, ki je znal prepoznati tudi najmanjše razlike v obnašanju avtomobila, jih ubesediti in nato skupaj z inženirji pretvoriti v konkretne izboljšave. Med sodelavci je veljal za človeka, ki je avtomobile razumel skoraj instinktivno.

Njegova filozofija je bila preprosta, a temeljna: “Ceste ustvarjajo avtomobile” Najboljše rešitve se po njegovem prepričanju ne rodijo samo v razvojnih laboratorijih, temveč predvsem na cesti in dirkališču, kjer avtomobil razkrije svoje prednosti in slabosti.

Od Toyote 2000GT do športnih ikon

Naruse je v Toyoti sodeloval pri razvoju številnih pomembnih modelov. Med prvimi so bili športni avtomobil Sports 800 in model 1600GT, pomembno vlogo pa je imel tudi pri nastanku Toyote 2000GT, enega najpomembnejših japonskih športnih avtomobilov svojega časa.

Njegova kariera se je nato vse tesneje povezovala z avtomobilskim športom. Kot glavni mehanik je sodeloval pri razvoju dirkalnika Toyota 7, pozneje pa je prevzel vse pomembnejšo vlogo pri razvoju in preizkušanju športnih avtomobilov. Njegovo znanje je pomagalo oblikovati različne generacije modelov Celica, MR2 in Supra, pa tudi druge Toyotine avtomobile.

Do konca devetdesetih let je postal glavni testni voznik, odgovoren za širšo ekipo razvojnih voznikov. Njegovo delo je segalo od športnih modelov do avtomobilov za vsakdanjo uporabo, saj je verjel, da mora biti kakovostna vozniška izkušnja pomembna pri vseh vozilih, ne le pri tistih z izrazito športnim značajem.

Posebno mesto v njegovi karieri je imel nemški Nürburgring. Z njim se je prvič srečal leta 1973, ko je odpotoval v Evropo na šesturno vzdržljivostno dirko. Legendarna steza, znana po številnih slepih ovinkih, velikih višinskih razlikah in nepredvidljivem asfaltu, ga je takoj prevzela. Z leti je

Sporočilo za javnost

Ljubljana, 15. oktober, 2026

tam nabral ogromno izkušenj in prevozil več krogov kot skoraj kateri koli drug japonski testni voznik.

Za Naruseja Nürburgring ni bil le dirkališče, temveč izjemno zahtevno razvojno okolje. Na njem so se pokazale lastnosti, ki jih na običajnih cestah ali v nadzorovanih testnih razmerah ni bilo mogoče enako dobro preveriti. Avtomobil je moral biti hiter, toda tudi stabilen, predvidljiv, vzdržljiv in dovolj intuitiven, da je vozniku omogočal zanesljivo vožnjo tudi na meji zmogljivosti.

Mentor, ki je Akia Toyodo naučil voziti

Eden najpomembnejših odnosov v Narusejevi karieri je bilo sodelovanje z Akiom Toyodo, današnjim predsednikom upravnega odbora Toyote, ki je v avtomobilskem športu znan pod vzdevkom Morizo. Toyoda je bil velik ljubitelj avtomobilov, vendar mu je Naruse jasno povedal, da o njihovih voznih lastnostih ne more zares presojati, dokler jih ne bo znal tudi sam voziti na ustrezni ravni.

Sledilo je večletno učenje, pri katerem je Naruse prevzel vlogo Toyodinega mentorja. Toyoda mu je krog za krogom sledil na dirkališču in se učil razumeti avtomobil, njegove odzive ter vedenje na meji oprijema. Šlo je za veliko več kot za učenje tehnike vožnje. Naruse je želel, da bi Toyoda avtomobil začutil, razumel njegove omejitve in iz lastnih izkušenj prepoznal, kaj je treba izboljšati.

Po približno petih letih je Naruse predlagal naslednji korak - nastop na vzdržljivostni dirki 24 ur Nürburgringa. Toyoda se ni takoj podal v tekmovanje, temveč se je nanj še tri leta intenzivno pripravljal. Skupna izkušnja je utrdila njuno razumevanje avtomobilskega športa kot enega najpomembnejših načinov razvoja boljših avtomobilov.

Iz tega razmišljanja je zrasla tudi filozofija Gazoo Racing. Leta 2007 se je Toyota na dirki 24 ur Nürburgringa pojavila z majhno, sprva neuradno ekipo, dvema rabljenima avtomobiloma in omejenimi finančnimi sredstvi. Med osmimi vozniki so bili tudi amaterji, ekipo pa sta vodila Naruse in Toyoda, ki je nastopal pod vzdevkom Morizo. Cilj ni bil zgolj osvojiti čim višje uvrstitve, temveč predvsem pridobiti znanje, preizkusiti avtomobile v skrajnih razmerah in ugotoviti, kako jih narediti boljše.

Oba avtomobila sta uspešno končala 24-urno dirko. Za ekipo je bil to pomemben dokaz, da je mogoče z vztrajnostjo, znanjem in pravilnim pristopom doseči veliko tudi brez velikih sredstev. Še pomembnejše pa je bilo spoznanje, da lahko avtomobilski šport neposredno prispeva k razvoju serijskih vozil.

Sporočilo za javnost

Ljubljana, 15. oktober, 2026

Lexus LFA – zadnje veliko razvojno poglavje

Narusejev zadnji veliki razvojni projekt je bil Lexus LFA, superšportni avtomobil, ki je postal eden najpomembnejših izrazov Toyotinega inženirskega znanja. Naruse je imel pri njegovem razvoju osrednjo vlogo in je avtomobil obsežno preizkušal na Nürburgringu. Prav on je vztrajal, da mora LFA nastopiti tudi na tamkajšnji 24-urni dirki, saj bi ekipi dirkanje omogočilo pridobiti dragocene podatke za nadaljnje izboljšave serijskega avtomobila.

Lexus LFA je bil več kot demonstracija zmogljivosti in tehnologije. Bil je dokaz, da je mogoče z natančnim razvojem, neštetimi testnimi kilometri in tesnim sodelovanjem med inženirji ter vozniki ustvariti avtomobil z izrazitim značajem. Na dirki 24 ur Nürburgringa leta 2010 je LFA zmagal v svojem razredu SP8, kar je potrdilo vrednost pristopa, pri katerem je tekmovanje sestavni del razvojnega procesa.

Narusejeva življenjska pot se je tragično končala 23. junija 2010 v bližini Nürburgringa, dirkališča, ki je zaznamovalo velik del njegove kariere. Med testno vožnjo prototipa Lexusa LFA je bil udeležen v prometni nesreči, v kateri je izgubil življenje. Star je bil 67 let. Njegov odhod je pomenil veliko izgubo za Toyoto in vse, ki so z njim sodelovali, vendar njegovo delo in filozofija razvoja avtomobilov ostajata pomemben del dediščine Gazoo Racing.

Njegova zapuščina živi v vsakem avtomobilu GR

Hiromu Naruse je s svojo kariero pokazal, da športni avtomobil ni rezultat zgolj zmogljivega motorja, napredne tehnologije ali skrbno izbranih materialov. Njegov značaj nastane v sodelovanju med inženirjem in voznikom, med razvojnim znanjem in izkušnjo na cesti ter med ambicijo in pripravljenostjo, da se avtomobil znova in znova izboljšuje.

To je tudi bistvo filozofije Gazoo Racing: ustvarjati vse boljše avtomobile skozi izkušnje, pridobljene v avtomobilskem športu. Vsak krog na dirkališču, vsaka preizkušnja in vsaka ugotovljena pomanjkljivost so priložnost za napredek.

Naruse svojih naslednikov ne more več voditi po dirkališču in jim kazati poti s svojim avtomobilom. Toda njegova zapuščina ni ujeta v enem modelu ali eni dirki. Živi v načinu razmišljanja, ki avtomobil postavlja v središče izkušnje, voznika pa v središče razvoja.

Duh Hiromuja Naruseja je zato še vedno prisoten v vsakem avtomobilu GR – v želji po nenehnem izboljševanju, v občutku za vožnjo in v prepričanju, da se najboljši avtomobili rodijo šele takrat, ko jih zares preizkusimo na cesti in dirkališču.