

Toyota 2000 GT - Der erste Supersportwagen aus Japan	3
Technischer Fixstern am Autohimml der Sechziger	4
Der rasante Aufstieg der japanischen Autoindustrie	6
Ein Glanzlicht zum Jubiläum	8
Alle Schönheitsideale des Sportwagenbaus	10
Partner für Entwicklung und Kleinserienfertigung	12
Modernste Motorenkonstruktion	14
Spektakuläre Fahrleistungen	15
Konkurrenzloser technischer Aufwand	16
Aufwändigste Fahrwerkstechnik	18
Weltrekorde und Rennerfolge	20
Teuer wie ein Porsche	22
Das Aus wegen der Kosten	24
Einer der gesuchtesten Oldtimer	24
Mein Name ist 2000 GT, Toyota 2000 GT	26
Der Toyota 2000 GT aus Köln	28
Technische Daten	29
Der Toyota 2000 GT als Miniatur	30



Toyota 2000 GT

Der erste Supersportwagen aus Japan

Auf der 12. Tokyo Motorshow 1965 war er eine Sensation: Der 2000 GT. Japans erster Supersportwagen, vorgestellt von Toyota. Das Coupé verband zeitlose Eleganz, modernste Technik und überragende Leistung mit eindrucksvollen Fahrleistungen. Damit katapultierte sich der 2000 GT auf Augenhöhe mit der Sportwagenelite seiner Zeit. Bis zum Beginn der Serienproduktion vergingen noch einmal zwei Jahre. In der Produktionszeit von 1967 bis 1970

entstanden lediglich 351 Exemplare. Der Erfolg des 2000 GT lag weniger im kommerziellen Bereich. Er sammelte Ruhm auf Rennstrecken, im Film und wurde der erste Imageträger Toyotas und Botschafter der japanischen Autoindustrie, dessen Faszination bis heute ungebrochen ist. Rüstig und rennfähig zählt der Toyota 2000 GT nunmehr zu den exklusivsten Oldtimern der Welt und ist ein gern gesehener Star bei allen wichtigen Treffen automobiler Klassiker.



Technischer Fixstern am Autohimmel der Sechziger



Mit dem 2000 GT kreierte Toyota einen Fixstern am Autohimmel der Sechziger. Um die Bedeutung des Toyota 2000 GT als automobilhistorischen Meilenstein ausreichend würdigen zu können, ist ein kurzer Blick auf die Entwicklung der

Autoindustrie im Allgemeinen und der japanischen im Besonderen hilfreich. Das Jahrzehnt zwischen 1960 und 1970 war für die Automobilhersteller weltweit ein „goldenes Jahrzehnt“. Von den Folgen des Zweiten Weltkriegs erholt,

wuchsen Weltwirtschaft und Wohlstand. Zwischen 1960 und 1970 stieg die Automobilproduktion weltweit von 12,9 auf 22,5 Millionen Einheiten. Probleme mit der Umwelt oder Energieknappheit waren noch nicht absehbar.

Die rasanteste Entwicklung in diesem Zeitraum erlebte die japanische Automobilindustrie. Im Gegensatz zu Europa und den USA erreichten japanische Automobilhersteller vor dem 7. Dezember 1941, dem Überfall Japans auf Pearl Harbour und der Eröffnung des asiatischen Kriegsschauplatzes im Zweiten Weltkrieg keine wirkliche wirtschaftliche Bedeutung. Das Einkommen breiter Bevölkerungsschichten, die topografischen Eigenheiten des Landes und die politischen Verhältnisse verzögerten die Entwicklung des Individualverkehrs. Nach dem Krieg erholte sich Japans Wirtschaft wesentlich langsamer als in Europa oder Deutschland. Wirksamen Aufschwung brachte erst der Korea-Krieg (1950 – 1953), in dessen Verlauf die japanische Industrie einen wesentlichen Bestandteil des Materialbedarfs der alliierten Truppen deckte. Dieser Impuls beschleunigte Japans Ökonomie, der wachsende Wohlstand kurbelte den Bedarf nach Automobilen an.

Der rasante Aufstieg der japanischen Autoindustrie

1950 bauten japanische Automobilhersteller gerade 1.594 Pkw. 1960 waren es bereits 165.094. 1965, im Jahr der Präsentation des Toyota 2000 GT im Rahmen der zwölften Tokyo Motorshow, lag die Produktion bei 696.174 Fahrzeugen. Im Jahr des Produktionsbeginns des 2000 GT, 1967, rollten schon 1.375.755 japanische Autos von den Bändern. 1970, im letzten Produktionsjahr des 2000 GT, platzierte sich die japanische Automobilindustrie mit 3.178.708 Einheiten in der Welt auf Platz drei hinter der Bundesrepublik Deutschland (3.379.511 Pkw) und den USA (6.550.173 Pkw). Toyota steuerte 1970 zur japanischen Produktionsstatistik 1.068.321 Fahrzeuge bei.

Die Erfolgsgeschichte der japanischen Autoindustrie in den Sechzigern beschreiben im Wesentlichen zwei Kapitel. Der riesige Eigenbedarf und eine erfolgreiche Exportstrategie. Zwischen 1965 und 1970 wuchs der Exportanteil von 14,4 auf 22,8 Prozent. Unter diesen Rahmenbedingungen hielten die Verantwortlichen bei Toyota die Zeit für reif, um mit einem spektakulären Sportwagenprojekt zu zeigen, dass für das Unternehmen eigentlich nichts unmöglich ist.



Ein Glanzlicht zum Jubiläum

Mit der Vorstellung des 2000 GT als Prototyp auf der zwölften Tokyo Motorshow feierte Toyota nicht zuletzt den 30. Geburtstag seiner Autoproduktion. 1935 war unter der Leitung von Kiichiro Toyoda mit dem Toyota A-1 das erste Auto des Unternehmens entstanden. 1965 bestand die Modellpalette von Toyota aus Limousinen, die Namen trugen wie „Publica“, „Crown“ oder „Corona“, allesamt brave Alltagsautos, deren „Brot-und-Butter-Status“ der 2000 GT Ruhm und Glanz verleihen sollte.

Den ersten Schritt in Richtung sportlicher Fahrzeuge hatte Toyota 1964 gewagt. Auf Basis des Publica war mit dem 800 S ein 3,58 Meter langer Zweisitzer entstanden. Charakteristisches Merkmal des kompakten Sportlers war das herausnehmbare Targadach. Der Zweizylinder-Boxer leistete 42 PS und entstand bis 1969 in einer Auflage von 3.550 Exemplaren.

Für die Ambitionen, die Toyota mit dem 2000 GT verfolgte, existierte im Programm kein Fahrzeug, das im Gegensatz zum Publica für den 800 S eine brauchbare technische Basis liefert hätte. Der 2000 GT begann mit leeren Blättern auf den Zeichenbrettern, an die Chefingenieur Jiro Kawano seine Ingenieure schickte.



Alle Schönheitsideale des Sportwagenbaus

Saturo Nozaki, für das Design des 2000 GT verantwortlich, huldigte mit der Form dem damaligen Schönheitsideal sportlicher Coupés vom Schlag eines Jaguar E-Type, Ferrari GTO oder Chevrolet Corvette. Der Designer hatte sich als Absolvent des Art Center College of Design in Los Angeles gründlich mit westlichem Design vertraut gemacht. Den größten Teil der 4.175 Millimeter Außenlänge

scheint die Motorhaube einzunehmen. Das flache Dach ruht auf einer zierlichen, chromgefassten A-Säule, die – weit hinten an der Seite angebracht – eine extrem gerundete Panoramatische begrenzt. Die sanft abfallende Dachlinie mündet in einer markanten Abrisskante. Als „Fastback“ bezeichneten Zeitgenossen die Karosserieform.

Das dynamische Erscheinungsbild des 2000 GT resultiert nicht zuletzt aus seiner geringen Höhe von 1.160 Millimetern. Mit 1.600 Millimeter Breite wirkt der Toyota aus heutiger Sicht ausgesprochen zierlich. Größtes Kopfzerbrechen bereiteten den Designern die Hauptscheinwerfer, die im Hinblick auf den angestrebten US-Markt zu einem aus rein ästhetischen Aspekten nicht restlos gelungenen Kompromiss führten. Ein

amerikanisches Gesetz aus der Zeit, schrieb die Lage von Hauptscheinwerfern in einer Höhe von mindestens 24 Zoll vor.



Partner für Entwicklung und Kleinserienfertigung

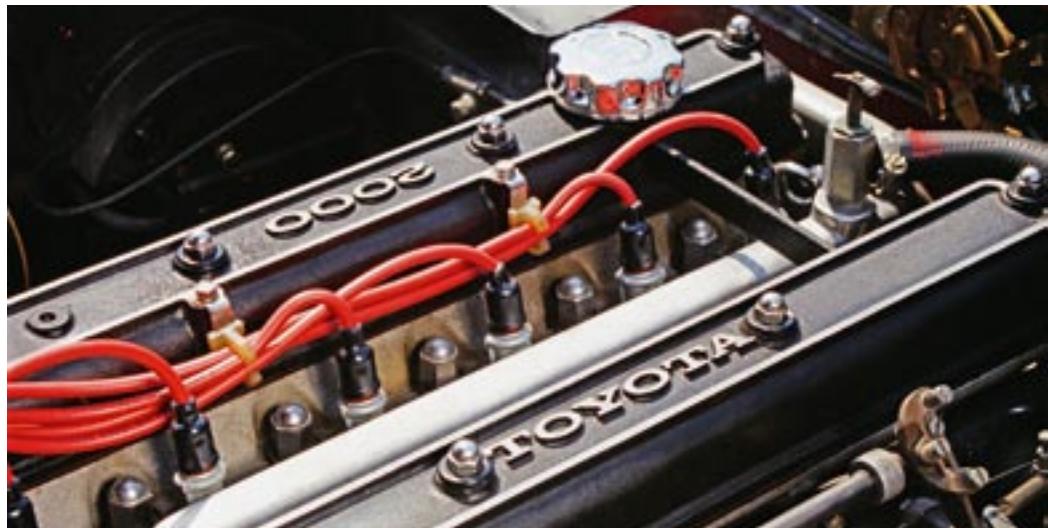
Als etablierter Großserienhersteller schien es den Verantwortlichen bei Toyota angeraten, für die Entwicklung und den Bau der Prototypen und Kleinserie des 2000 GT einen geeigneten Partner zu suchen. Die Wahl fiel auf Yamaha. Das ursprünglich als Klavierfabrik gegründete Unternehmen hatte bis 1955 den Namen Nippon Gakki getragen. Als Yamaha hatte sich das in Hamamatsu beheimatete Unternehmen einen guten Ruf als Hersteller von Motorrädern und Entwickler von Rennmotoren gemacht. Yamaha hatte bereits Vorarbeiten zu einem vergleichbaren Projekt geleistet. Der Einfluss europäischen Sportwagendesigns auf den Toyota 2000 GT gründet angeblich nicht zuletzt auf einem Entwurf des deutschen Designers Albrecht Graf Goertz, der in den 50ern mit dem BMW 507 einen automobilen Meilenstein geschaffen hatte. Goertz hatte 1961 im Rahmen einer Reise nach Japan Kontakt mit Datsun aufgenommen, Entwürfe für ein ähnlich konzipiertes Sportcoupé gezeichnet und den Bau eines Prototypen beaufsichtigt, der bei Yamaha entstanden war. Datsun realisierte das Projekt jedoch nicht direkt. Erst 1969 erschien der „Fairlady“ 240 Z mit dem Design des deutschen Grafen. Albrecht Graf Goertz versicherte persönlich, keinen Beitrag beim Entstehen der Form des Toyota 2000 GT geleistet zu haben.

Im Innenraum des 2000 GT finden sich alle Attribute wieder, die einen Sportwagen der Sechziger auszeichneten. Zwei große sowie fünf kleine Rundinstrumente informieren übersichtlich über Geschwindigkeit, Drehzahl, Bordspannung, Drücke

und Temperaturen. Mit einem feinen Chromring begrenzt, sind Instrumente und Bedienelemente in einen voluminösen Armaturenträger aus Rosenholz gebettet, der sich vom Blickfeld des Fahrers zur Mittelkonsole schwingt und die

Hochwertigkeit des Ambientes im 2000 GT unterstreicht. Den kurzen Schalthebel des Fünfgang-Getriebes umhüllt eine Manschette aus Leder, drei filigrane Metallspeichen und ein Kranz aus Edelholz bilden das Lenkrad. Die Sitze sind mit Kunstleder überzogen.





Modernste Motorenkonstruktion

Der Sinn für feinste Gestaltung und Liebe bis ins Detail zeigt sich auch bei einem Blick unter die Motorhaube. Neben den akkurat verlegten Leitungen und Kabeln fallen die beiden Deckel der Nockenwellen aus Leichtmetall auf. Sie sind mit schwarzem Schrumpfslack überzogen. Der Deckel der Einlassseite trägt die Aufschrift „Toyota“, der der Auslassseite die Modellbezeichnung „2000“.

Beim Motor zogen die Entwickler alle Register und schufen das modernste und leistungsstärkste Triebwerk seiner Leistungsklasse. Die Grundlage bildete der Block aus Grauguss des Toyota Crown mit zwei Liter Hubraum. Der Sechszylinder-Reihenmotor mit Flüssigkeitskühlung hat

einen Hubraum von 1.988 cm³ und mit 75 Millimeter Bohrung sowie 75 Millimeter Hub ein quadratisches Verhältnis beider Größen.

Im Querstromzylinderkopf rotieren zwei Nockenwellen, je eine für die Einlass-, beziehungsweise die Auslassseite. Der Antrieb erfolgt über eine Duplexkette durch die siebenfach gelagerte Kurbelwelle. Hydraulische Kettenspanner halten das Ventilspiel konstant. Der Ventilwinkel beträgt 79 Grad. Die Zündkerze ist zentral in den hemisphärischen Brennräumen angeordnet. Die Gemischaufbereitung besorgen drei Flachstromvergaser „Mikuni/Solex 40 PHH“. Die Druckumlaufschmierung verfügt über einen Ölsumpf aus verripptem Leichtmetallguss.

Spektakuläre Fahrleistungen

Bei einer Verdichtung von 8,4:1 leistet das Triebwerk 110 kW/150 PS bei 6.600 min-1. Das maximale Drehmoment von 177 Newtonmetern steht bei 5.000 min-1 bereit. Für den Wettbewerb entwickelte Yamaha eine zweite Stufe des Motors, die bei gleichem Hubraum 148 kW/200 PS bei 7.200 min-1 leistet. Für den Leistungszuwachs sorgten unter anderem eine höhere Verdichtung, geänderte Steuerzeiten und 45-Millimeter-Dreifachvergaser von Weber.

Schon die Leistung der Straßenversion sorgte für eindrucksvolle Fahrwerte. 1967 ermittelte die renommierte amerikanische Fachzeitschrift „Road & Track“ für den Toyota 2000 GT eine Beschleunigung von zehn Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und 24 Sekunden von 0 bis 160 km/h. Als Höchstgeschwindigkeit erreichte der Toyota 2000 GT 210 km/h.



Konkurrenzloser technischer Aufwand

Der technische Standard des 2000 GT-Triebwerks war zu seiner Zeit in der Leistungsklasse unerreicht. Im Europa der Sechziger bildeten Vierzylinder mit einer seitlichen Nockenwelle die Standardmotorisierung, in den USA V8 mit einer zentralen Nockenwelle. Einen vergleichbar modernen Sechszylindermotor mit obenliegenden Nockenwellen bot weltweit lediglich Alfa Romeo. Der italienische Reihensechszylinder mit 2,4 Liter Hubraum leistete 130, beziehungsweise

145 PS. Mitte der sechziger Jahre fanden sich Reihensechszylinder mit doppelten obenliegenden Nockenwellen nur noch bei Jaguar, wo sie mit Hubräumen zwischen 2,5 und 4,2 Litern 120 bis 269 (SAE)-PS leisteten, sowie bei Aston Martin. Deren Vierliter-Aggregate erzeugten 286 beziehungsweise 330 PS. Die Kombination aus einem Reihensechszylinder vergleichbarer Bauart und einem Fünfgang-Schaltgetriebe für die Kraftübertragung war beim 2000 GT weltweit einmalig.



Aufwändigste Fahrwerkstechnik

Die Konstruktion des Fahrwerks steht in Komplexität und Leistungsfähigkeit dem Motor in nichts nach. Die Wahl eines Kastenrahmens mit Quertraversen fiel zugunsten einer hohen Karosseriesteifigkeit, die die Fahrstabilität günstig beeinflusst und nicht zuletzt für einen ordentlichen Komfort im allgemeinen Straßenverkehr sorgt. Vorne sind die Räder einzeln an doppelten Querlenkern mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern aufgehängt. Ein Querstabilisator vermindert die Seitenneigung der Karosserie. An der Hinterachse sind die Räder ebenfalls einzeln aufgehängt und zwar an doppelten Dreiecksquerlenkern sowie Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern. Die Bremsanlage des 2000 GT mit Scheibenbremsen rundum übernahm Toyota von Dunlop. Die Serienausstattung der Bereifung trägt das Format 165 HR 15 auf Felgen mit 15 Zoll Durchmesser.



Weltrekorde und Rennerfolge

Nach der eindrucksvollen Premiere des Prototyps bei der zwölften Tokyo Motorshow steigerte Toyota bis zum Serienbeginn im Frühsommer 1967 die Spannung des Publikums durch drei spektakuläre

Weltrekorde und dreizehn internationale Rekorde, die der 2000 GT am 1. Oktober 1966 auf der Hochgeschwindigkeitsteststrecke von Yatabe in der Präfektur Saitama nahe Tokio aufstellte.

Rekord	Durchschnitts-Geschwindigkeit km/h	alter Rekord km/h (durch)
Weltrekord		
72 Stunden	206,02	202,21 (Ford Comet)
15.000 km	206,04	201,75 (Ford Comet)
10.000 Meilen	206,18	200,23 (Ford Comet)
Internationale Rekorde		
sechs Stunden	210,42	202,39 (Cooper)
1.000 Meilen	209,65	186,59 (Porsche)
2.000 Kilometer	209,45	186,13 (Porsche)
zwölf Stunden	208,79	186,25 (Porsche)
2.000 Meilen	207,48	164,15 (Triumph)
24 Stunden	206,33	164,33 (Triumph)
5.000 Kilometer	206,29	164,91 (Triumph)
5.000 Meilen	204,36	164,94 (Triumph)
48 Stunden	203,80	165,02 (Triumph)
10.000 Kilometer	203,97	165,02 (Triumph)
72 Stunden	206,02	153,09 (Triumph)
15.000 Kilometer	206,04	121,889 (AC Cobra)
10.000 Meilen	206,18	111,201 (Jacco Rosalie)

Im gleichen Jahr erzielte der Toyota 2000 GT auch bemerkenswerte Erfolge auf der Rennstrecke. Beim ersten Auftritt im Wettbewerb anlässlich des dritten Japan Grand Prix erreichte der GT einen dritten Platz. Im Juni 1966 fand in Suzuka das erste Langstreckenrennen Japans über 1.000 Kilometer statt. Die beiden ersten Plätze belegte jeweils ein Toyota 2000 GT.

Die texanische Rennsportlegende Carroll Shelby, Schöpfer der unvergesslichen Shelby Cobra, bereitete für die Saison 1968 des SCCA (Sports Car Club of America) drei Toyota 2000 GT vor, die in der Klasse C für Produktionswagen gegen Hersteller wie Porsche, Triumph oder Datsun antraten. Dabei tat sich besonders Pilot Scooter Patrick hervor, der regelmäßig das Ziel sah und den letzten Lauf im kalifornischen Laguna Seca sogar gewinnen konnte.



Teuer wie ein Porsche

Der enorme technische Aufwand und die Kleinserienfertigung in weitgehender Handarbeit schlügen sich zu Beginn der Kundenauslieferung im Frühsommer 1967 im Preis nieder. Mit 2,38 Millionen Yen war der Toyota 2000 GT das weitaus teuerste japanische Auto seiner Zeit und für die Normalverdiener des „Landes der aufgehenden Sonne“, wie die wörtliche Übersetzung von „Nippon“ lautet, unerschwinglich. Die Oberklasse-Limousine von Toyota, der „Crown“ MS 41 mit einem 125 PS starken Zweiliter-Sechszylinder kostete gerade die Hälfte. In D-Mark lag der Preis bei umgerechnet 20.000 Mark. Zum Vergleich: 1965 kostete ein Opel Diplomat V8 17.500 Mark, ein Mercedes 300 SE 21.500 Mark oder ein Porsche 911 L (130 PS) 21.900 Mark. Nach Deutschland kam der Toyota 2000 GT offiziell nie. In der Schweiz kostete er als Importmodell 33.000 Franken.

Trotz der geringen Auflage erfolgte 1969 eine Modellpflege für den 2000 GT. Das Coupé erhielt unter anderem einen geänderten Grill und modifizierte Scheinwerfer sowie orangefarbene Blinker und Räder aus Leichtmetall.



Das Aus wegen der Kosten

1970 brachten die USA neue verschärfte Gesetze für die Fahrzeugsicherheit heraus. Die dafür notwendigen Änderungen am 2000 GT hätten die Kosten für Toyota noch einmal in unkalkulierbare Höhen wachsen lassen. Darum endete die Produktion nach 351 Einheiten. Diese Zahl schließt die Modelle mit Leichtbaukarosserie für den Rennsport und zwei Exemplare für Filmarbeiten ein. Die Aufteilung der Produktionszahl lässt sich heute nicht mehr nach Links- und Rechtslenkern quantifizieren.

Einer der gesuchtesten Oldtimer

Einige der raren GT fanden ihren Weg nach Europa über die Vereinigten Staaten. GIs mit Marschbefehl in die alte Welt brachten ihren Toyota aus den USA mit und verkauften ihn nach der Versetzung aus Europa. In den Achtzigern und Neunzigern verschwand der Toyota 2000 GT vollkommen von den Straßen und aus dem Bewusstsein. Noch vor 15 Jahren schätzten Experten die Zahl der noch weltweit existierenden Fahrzeuge auf rund ein Dutzend.

Aus heutiger Sicht zeigt sich der Bestand jedoch erfreulich umfangreicher, denn tatsächlich hat eine dreistellige Zahl von 2000 GT die Jahrzehnte überstanden. Als erster japanischer Supersportwagen gilt er in seiner Heimat mehr als eine Ikone des Sportwagenbaus. Bei japanischen Autoenthusiasten und Sammlern hat der Toyota 2000 GT längst den Status eines bedeutenden Kulturdenkmals errungen. Dementsprechend hoch fallen auch die Preise für gut erhaltene Exemplare aus. Für einen 2000 GT in Top-Zustand sind mindestens 300.000 Euro zu kalkulieren, vorausgesetzt es findet sich überhaupt ein Besitzer in Verkaufslaune. Das Preisniveau entspricht raren Modellen von Ferrari aus den Sechzigern oder einem Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“.



Mein Name ist 2000 GT, Toyota 2000 GT

Toyota ist der einzige japanische Autohersteller, der sich rühmen kann, einen Dienstwagen für den berühmtesten Geheimagenten aller Zeiten gestellt zu haben: James Bond 007. Eine Ehre, die sich Toyota nur mit Aston Martin, Lotus und BMW teilen muss. Im fünften Abenteuer mit dem Titel „Man lebt nur zweimal“ (Original: „You only live twice.“) entkommt 007 zahllosen Schurken in einem 2000 GT. Der Toyota ist bis heute das einzige „James-Bond-Auto“, bei dem der Geheimagent Ihrer Majestät mit der Lizenz zum Töten nicht selbst haarsträubend ins Volant greift. Bond-Darsteller Sean Connery nahm auf der linken Beifahrerseite des Roadsters Platz und überließ das Fahren seiner bezaubernden japanischen Kollegin Aki.

Nach langem Überlegen entschloss sich Produzent Albert R. Broccoli für den Toyota, da ein großer Teil des Abenteuers in Japan spielte. Der enge Zeitplan erlaubte nicht die Konstruktion eines echten Cabrios. Der Film-GT entstand direkt aus einem Coupé, dessen Dach entfernt wurde. Dank des steifen Kastenrahmens blieb der 2000 GT auch ohne zusätzliche Versteifungen als Cabrio fahrstabil und dynamisch. Aus Zeit- und Kostengründen entfiel zudem die Konstruktion eines Verdecks. Da Akiko Wakabayashi, die Darstellerin der Agentin Aki, gar nicht Auto fahren konnte, waren zwei Fahrzeuge erforderlich. Eines für die Nahaufnahmen in den Londoner Pinewood Studios und ein zweites für die Actionsequenzen, bei denen eine Stuntfrau den Toyota auf japanischen Straßen pilotierte. Um den 1,90 Meter großen Connery einigermaßen bequem transportieren zu können, musste der Beifahrersitz gegenüber der Serie deutlich nach hinten wandern.

War das erste Bond-Auto, ein Aston Martin DB 5, noch mit zahlreichen martialischen Sonderausstattungen wie Kanonen, Panzerplatten, Reifenschlitzern und einem Schleudersitz ausgestattet, so folgte der Toyota 2000 GT mit seinem Geheimequipment der Technikbegeisterung seiner Heimat, besonders für Errungenschaften der Elektronik. Die Ausrüstung bestand unter anderem aus einem Farbbildschirm in der Mittelkonsole, Kameras hinter den Nummernschildern, drahtloser Telefonverbindung, Hifi-Empfänger, einem Tonband mit selbstständiger Betätigung beim Ertönen von Stimmen und einem Videorecorder.

Das Filmteam setzte den 2000 GT zwischen Juli und Oktober 1966 an 14 verschiedenen Drehorten in Japan ein. Ein großer Teil der spektakulären Aufnahmen fiel zum Verdruss der japanischen Partner der Schere zum Opfer. In der 116-minütigen Kinoversion erscheint der 2000 GT nur für knapp sechs Minuten in drei verschiedenen Szenen. Toyotas Projektleiter Toshihiro Okada, verantwortlich für den offenen 2000 GT, zeigte sich persönlich besonders über den Wegfall jener Szene auf Tokios Prachtstraße Ginza enttäuscht, für deren Dreh am frühen Morgen mehrere Straßenzüge gesperrt worden waren.

Die beiden offenen 2000 GT reisten nach Abschluss der Dreharbeiten in doppelter Mission durch Europa und Amerika. Einmal um den Film zu bewerben, aber auch, um für die Marke Toyota die Werbetrommel zu röhren. Am 5. August 1967 gastierte der Toyota im Rahmen des „Großen Preises von Deutschland“ auf dem Nürburgring. AvD-Präsident Alfons Fürst von Metternich kutscherte mit Schauspielerin Karin Dor, im Film Bonds Widersacherin Helga Brandt, vor 450.000 Besuchern um die Nordschleife.

Der Toyota 2000 GT erlebte seine Filmpremiere am 12. Juni 1967 im Odeon-Filmpalast am Leicester Square zu London. Das Drehbuch zu „Man lebt nur zweimal“ nach der Vorlage von Ian Fleming hatte übrigens Roald Dahl verfasst. Es war das erste Drehbuch des englischen Autors, der sich mit „Küsschen, Küsschen“ und „Gremlins“ einen Namen gemacht hatte und den die „Times“ einmal als „meistgelesen und einflussreichsten Autor unserer Generation“ bezeichnete. Regisseur Lewis Gilbert hatte mit 9,6 Millionen Dollar eines der damals größten Budgets der Filmgeschichte zur Verfügung; und mit exotischen Drehorten wie Japan, Hongkong oder den Bahamas, sowie einem erloschenen Vulkan für furose Finale eines der größten Sets aller Zeiten.

Der Toyota 2000 GT aus Köln

Seit knapp zehn Jahren ist die Toyota Deutschland GmbH stolze Besitzerin des GT 2000 mit der Fahrgestell-Nr. MF10L010104 und dem amtlichen Kennzeichen K – GT 2000. Die deutsche Toyota Dependance erwarb das Coupé teilrestauriert aus einer Konkursmasse. Die Erstzulassung datiert auf den 01. Juli 1967. Damit gehört der GT zu einem der ersten Exemplare. Die Historie des Fahrzeugs lässt sich heute nicht mehr nachvollziehen. Angesichts der aktuellen Laufleistung von rund 31.000 Meilen liegt der Schluss nahe, dass das Fahrzeug über die Vereinigten Staaten seinen Weg nach Deutschland gefunden hatte.

Den Zustand von Rahmen und Chassis nach der Restaurierung 1995 bezeichnet das Wertgutachten durch den Kfz-Sachverständigen Dipl.-Ing. Klaus Kuckuck aus Overath vom 27. Mai 2002 mit „2+“, die Karosserie mit „2-“, das Fahrwerk mit „2“, ebenfalls Getriebe und Elektrik. Auch den Zustand des Innenraums bewertet das Gutachten mit „2“.

Nach Jahren als Blickfang im Business-Center der deutschen Toyota Zentrale erhielt das Unternehmen 2000 eine Einladung, mit dem 2000 GT an der Silvretta Classic in Österreich teilzunehmen. Die Aussicht, den raren Sportwagen offiziell bei einer der wichtigsten Rallyes für historische Fahrzeuge in Europa zu präsentieren, spornte den Ehrgeiz einiger Mitarbeiter an. Sechs Monate lang opferten drei Techniker ihre Freizeit, um den GT

fahrbereit zu machen. Unter anderem tauschten sie die komplette Bremsanlage aus. Ein schwieriges Unterfangen. So musste der Hauptbremszylinder aus Mangel an Originalteilen nachgefertigt werden.

Wegen der umfangreichen Arbeiten erlaubte der nahende Einsatztermin bei der Silvretta Classic lediglich eine 40 Kilometer lange Probefahrt rund um die Toyota Zentrale im Kölner Industrievorort Marsdorf. Nach der Anreise per Anhänger absolvierte der 2000 GT die 450 Kilometer Wertungsprüfungen an drei Tagen ohne die geringste Störung.

Seitdem ist „K – GT 2000“ als Toyotas rollender Botschafter im Einsatz. Regelmäßig bei der Silvretta Classic oder für exklusive Berichte von Automobilfachzeitschriften. Ohne offiziellen Begleiter der Toyota Deutschland GmbH darf sich heute niemand in die schmale Sitzschale hinter dem hölzernen Volant fädeln. Als Fahrzeug ist der Toyota 2000 GT kaum zu ersetzen, der Versicherungswert für die Wiederbeschaffung beträgt 180.000 Euro. Als Imageträger gäbe es für den ersten japanischen Supersportwagen überhaupt keinen Ersatz. Im Gegensatz zu berühmten Marken aus Europa und Amerika ist die Geschichte der japanischen Autoindustrie und damit auch die von Toyota wesentlich kürzer. Damit verstärkt sich die Bedeutung der Traditionspflege bei Toyota. Wer könnte die Kompetenz einer Marke besser darstellen als die Erfolgsmodelle der Vergangenheit?

Technische Daten

Motor:	Viertakt-Reihensechszylinder
Einbaulage:	vorne längs
Material:	Block aus Grauguss, Kopf aus Leichtmetall
Kurbelwelle:	siebenfach gelagert
Kühlung:	Wasser
Ventile:	je ein Ein-, beziehungsweise Auslassventil pro Zylinder
Ventilwinkel:	790
Ventilsteuerung:	zwei obenliegende Nockenwellen, Über Duplexkette angetrieben
Gemischaufbereitung:	3 Flachstromvergaser Mikuni/Solex 40 PHH
Schmiersystem:	Druckumlaufschmierung
Bohrung:	75 mm
Hub:	75 mm
Hubraum:	1.988 cm ³
Verdichtung:	8,4 : 1
Leistung:	110 kW/150 PS
bei:	6.600 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	177 Newtonmeter
bei:	5.000 min ⁻¹
Kraftübertragung:	vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe
Übersetzung:	
1. Gang:	3,143
2. Gang:	1,636
3. Gang:	1,179
4. Gang:	1
5. Gang:	0,844
R-Gang:	3,238



Der Toyota 2000 GT als Miniatur

Die Bedeutung des Toyota 2000 GT als Ikone des Sportwagenbaus schlägt sich nicht zuletzt in einem kaum überschaubaren Angebot von Modellen in unterschiedlichsten Maßstäben wieder.

Ganz neu auf dem Markt ist die Diecast-Verkleinerung im Maßstab 1:18 von Autoart. Der 2000 GT ist als Coupé in Rot, Weiß und Silber, als Cabrio in Weiß verfügbar. Im Maßstab 1:24 stellt EBBRO den Toyota als Fertigmodell in Metall her, ebenso im populären Sammlermaßstab 1:43. In dieser Größe treten die 2000 GT als direkte Wettbewerber von Kyosho (Coupé und Cabrio) und Mebetoys an. Unter dem Label „Corgi Classic“ liefert der englische Hersteller Corgi in 1:43 das Filmauto aus „Man lebt nur zweimal“ mit den passenden Figuren. Schuco bietet den 2000 GT als „Racecar“ in der gelb-grünen Originallackierung im Maßstab 1:24 als Fertigmodell in Metall an. Exotische Maßstäbe besetzen Tomica in 1:60 und Playart in 1:64. Bei den Plastikbausätzen werben Arii und Tamya in 1:24 um die Gunst des Bastlers.



Toyota 2000 GT