

# CLASSIC DRIVER

## Diese japanische Schönheit wird bei der RM Sotheby's Auktion in Paris die Massen verzaubern

### Lead

Dieses Auto braucht wirklich keine Vorstellung. Toyotas erster Einstieg in die illustre Welt der Supersportwagen wurde 1967 zu einem sofortigen Hit. Nun steht dieser unglaubliche Toyota 2000 GT am 1. Februar auf der Paris-Auktion von RM Sotheby's zum Verkauf.



Während Toyota 1967 mit der Produktion von Massenmodellen wie dem Corolla und dem Corona beschäftigt war, genossen die sonnenverwöhnten italienischen Autohersteller das goldene Zeitalter der Supersportwagen. Ferrari hatte den 275 GTB, Lamborghini den frisch auf den Markt gebrachten Miura, und auch Maserati, Fiat und Alfa Romeo wollten an der verführerischen Gran Tourer-Action partizipieren. Ganz zu schweigen von Jaguar mit seinem schon 1961 vorgestellten E-Type und Porsche, die 1963 den kurz darauf in „911“ umfirmierten „901“ auf der Frankfurter IAA enthüllt hatten.



Toyota spielte im Vergleich dazu in einer ganz anderen Liga. Schon bei seiner Gründung im Jahr 1937 war es das Hauptanliegen des japanischen Unternehmens, besonders zuverlässige Autos zu bauen, in denen sich die Menschen sicher fühlen und in den sie alles mitnehmen konnten, was sie wollten. Mit diesem Ansatz avancierte der Anfang der 70er-Jahre erstmals vorgestellte und bis heute in zwölfter Generation gebaute Corolla mit weltweit über 50 Millionen Einheiten zum meistverkauften Modell aller Zeiten. Aber Mitte 1960 war Toyota der Meinung, dass die Zeit reif war, für einmal den Massenmarkt außen vor zu lassen und ein Auto zu entwickeln, das bewies, dass Japan Luxus und Leistung vereinen und zugleich das brave Image von Toyota aufpolieren konnte. So begann das Projekt 2000GT.

Für die Entwicklung des Fahrzeugs sowie die spätere Produktion holte sich Toyota als Geburtshelfer den Zweiradspezialisten Yamaha ins Boot. Punktgenau zum 30-jährigen Jubiläum der Toyota Automobilproduktion stand der 2000 GT – zunächst noch als Prototyp – 1965 auf der Tokio Motor Show; zwei Jahre später gefolgt von der Serienversion. Es war ein Auto, dessen Design-Mix ein wenig Ferrari 250 GTO, Chevy Corvette und Jaguar E-Type verriet, während die Hinterradaufhängung und die Fahrwerkskomponenten eine klare Anspielung auf Lotus waren. Der 150 PS starke Zweiliter-Reihensechszylinder basierte auf dem Graugussblock des Toyota Crown, wurde aber hier von einem bei Yamaha entwickelten Querstromzylinderkopf mit zwei obenliegenden Nockenwellen gekrönt. Mit zentral in den hemisphärischen Brennräumen sitzenden Zündkerzen, siebenfach gelagerter Kurbelwelle und drei Flachstromvergäsern war das Triebwerk so modern wie sonst nur damalige Sechszylinder von Alfa Romeo.

Natürlich war es aber vor allem das Design, das begeisterte. Mit der langgestreckten Frontpartie, die fast keine Spaltmaße aufwies, sondern nur eine kleine, vorn angelenkte

Motorhaube, der „Colaflaschen“-Taille, den bullaugenartigen Scheinwerfern mit Plexiglas-Abdeckung (plus darüber versteckten Klappscheinwerfern), dem an den E-Type erinnernden Hüftschwung und dem Zagato-Vorbilder zitierenden Double bubble-Dach. Das Ergebnis dieses Designs aus der Feder des hauseigenen Stilisten Satoru Nozaki war ein wirklich wunderschönes Auto, das viele bis heute für einen der schönsten Sportwagen aller Zeiten halten. Vor allem, nachdem sie James Bond im 007-Streifen „You Only Live Twice“ hinter dem Steuer einer – allerdings nur für den Film – gebauten Cabrio-Version des 2000 GT gesehen hatten.



Der nur 1,17 Meter hohe, aber auch nur 1,60 Meter breite 2000 GT mochte zwar die Präsenz und das Aussehen haben, um die Herzen der Kunden im Sturm zu erobern. Doch rührte Toyota mit Einsätzen bei Autorennen und mit erfolgreichen Hochgeschwindigkeitsjagden kräftig die Werbetrommel. Zu den bemerkenswerten Ergebnissen gehörten ein Doppelsieg beim ersten 1000-km-Rennen von Suzuka im Jahr 1966 und im gleichen Jahr drei Weltrekorde und 13 internationale Rekorde für die Zweitliter-Klasse im Rahmen eines 72 Stunden langen Rekordlaufs auf dem Highspeed-Oval des Testcenters Yatabe.

Trotz der anfänglichen Welle der Begeisterung und des großen Ehrgeizes aller Beteiligten baute Yamaha bis 1970 und in Handarbeit nur 337 2000GT. Neben den hohen Produktionskosten trug sicher auch der exorbitant hohe Preis – mit 2,38 Millionen Yen war der 2000 GT deutlich teurer als ein Mazda Cosmo 110 S (1,48 Millionen Yen) – dazu bei. So konzentrierte sich Toyota wieder auf die wahren „Cashcows“ Celica (neu ab 1970) und Corolla, doch hatte der 2000 GT seine Mission als Imagebooster erfüllt und bleibt bis heute die fernöstliche Sportwagenikone schlechthin.



Dieses Exemplar in Pegasus-Weiß aus der französischen Degenève Collection ist ein am 26. Juli 1967 bei Yamaha gebauter Rechtslenker und eines von 233 gebauten und besonders attraktiven Exemplaren der ersten Serie. Das Fahrzeug wurde restauriert, bevor er 2013 aus Japan importiert wurde, und ist schon das dritte 2000 GT-Modell des aktuellen Besitzers. Seit seiner Ankunft in Europa steht es im Mittelpunkt eines Toyota-Showrooms und war auf verschiedenen Messen, darunter Epoqu'Auto in Lyon und Auto Rétro in Vétraz-Monthoux, zu sehen, wo es jedes Mal für mächtig Aufsehen sorgte.

Während Ferrari und Lamborghini aus der goldenen Ära den meisten Konkurrenten immer die Stirn bieten werden, ist der Toyota 2000 GT ein Supersportwagen, der aus einer gewissen Experimentierfreude und mit der Motivation, in jedem Bereich der Beste zu sein, gebaut wurde. Dieses fantastische Exemplar wird die Besucher der kommenden [RM Sotheby's Paris Auktion](#) am 1. Februar in seinen Bann ziehen. Wo er mit einem Schätzwert von 500.000 - 700.000 EUR die Gebote in die Höhe treiben dürfte.

**Galerie**





























