

Akinek nem telik igazira, Japánban vehet magának tökéletes Toyota 2000GT replikát is

A 60-as évek legendás sportautója korábban csak a nagyon jómódú gyűjtőknek volt elérhető, egy kis autóépítő cég azonban elkezdte gyártani a lényegesen elérhetőbb, kívülről teljesen élethű replikáját modern technikával felvértezve.

A mai fiataloknak a Toyota 2000GT legfeljebb a *Gran Turismo* videojátékból lehet ismerős, az idősebbek azonban emlékezhetnek arra is, amikor *Sean Connery* Japánban egy ilyen sportautóval menekült bájos kísérőjével az üldözői elől az 1967-es *Csak kétszer élsz* c. James Bond-filmben. Érdekesség, hogy a forgatáshoz használt hófehér roadstert kizárólag a skót színész kedvéért gyártották le, ő ugyanis 188 centiméteres magasságával nem fért be a mindössze 116 cm magas, szériagyártású kupé változatba.

A Yamaha és a Toyota közös projektjeként létrejött Toyota 2000GT szintén 1967-ben mutatkozott be, a műszaki tervezés nagy részéért a motorkerékpár-gyártó, a gyártás előkészítéséért és a formatervezést az autógyártó felelt. Még a hosszában beépített, 150 lóerős, soros hathengeres MF10 benzinmotor is együttműködésben született meg, ugyanis a Toyota Crown blokkjára a Yamaha tervezte a hengerenként négy szelepes, kétvezértengelyes hengerfejet, és szintén ők bízták a benzin porlasztását három darab kéttorkú Mikuni-Solex karburátorra. Ez volt az első Toyota, amit szériában fogasléc kormányművel, négy tárcsafékkal és független felfüggesztéssel, valamint önzáró differenciálművel szereltek.

A *Nozaki Szatoru* által tervezett, Jaguar E-type által ihletett karosszéria tökéletes arányai, izgalmas és egyben letisztult vonalvezetése kortalan szépséggé tették az első japán szupersportautónak tartott Toyotát. De jóval több volt ez a négykerekű, mint egy szép szobor, ugyanis a tudása is méltónak bizonyult formás idomaihoz, ami már a világpremier előtt egy évvel, 1966-ban kiderült. Ekkor ugyanis az egyik 2000GT prototípus egy brutális, 72 órás nonstop megbízhatósági tesztet teljesített a Yatabe tesztpálya oválján, amelyen 206 km/órás átlagsebességet ért el annak ellenére, hogy félidőben még egy tájfun is nehezítette a pilóták dolgát. A Toyota újdonsága kapásból 16 nemzetközi, FIA által hitelesített sebességrekordot döntött meg, ami azonnal felkeltette a világ figyelmét.

Nem csoda, hogy a 2000GT már bemutatása előtt legendává vált, a japán autóipar vele bizonyította be, hogy képes olyan sportkocsit alkotni, ami felveszi a versenyt a legjobb európai és amerikai gyártmányokkal is. Sajnos négyéves életciklusa alatt mindössze 351 darab készült a Yamahánál a 2000GT-ből, ennek köszönhetően ma már a Ferrari 250 GTO-k és a Shelby Cobrák szintjén mozognak a megmaradt példányok árai, 1 millió dollár alatt szinte lehetetlen hozzájutni egy szép állapotúhoz.

Szerencsére van valaki, aki lényegesen olcsóbban, ennek az árak az ötödéért is elérhetővé

teszi a 2000GT nyújtotta élményt az ingyenc, stílust kereső autósoknak. Az illető *Vatanabe Josija*, az Okazakiban működő (Aicsi prefektúra, Japán) Rocky Auto tuning- és autóépítő cég alapító tulajdonosa. Karrierjét formatervezőként kezdte a Toyotánál, ahol a harmadik generációs, 1982-ben bemutatott HiAce furgon volt az egyik munkája. De egy idő után korlátozva érezte magát, ezért 1985-ben kilépett, és használt autók eladásába kezdett. Emellett autókat is nagy számban tuningolt a hírhedt, törvényen kívüli Bószószoku csoporthoz tartozó vagányoknak, de aztán a figyelmét fokozatosan a klasszikus japán sportkocsik, elsősorban a korai Nissan Skyline GT-R-ek (Hakosuka és Kenmeri generációk) és Datsun 240Z-k felé fordította. Felújította és restaurálta őket, kiváló minőségben, nagy szakértelemmel és jó ízléssel.

VIDEO: <https://youtu.be/59CgG1qOUVo>

De ahogy Vatanabe gazdag tokiói vendégköre megöregedett, egyre többen szerették volna a szép veteránjaikat modern technikával feljavítani, így a Rocky Auto fokozatosan arra állt át, hogy veteránokba légkondicionálót, motoros ülés, szervokormányt és egyéb, a mindennapi használatot megkönnyítő extrákat építsen be. Később egyre őrültebb átépítések következtek, Vatanabe még akkor sem mondott nemet az ügyfeleknek, ha azok valami modern turbómotort vagy egy öblös V8-ast akartak a veteránjaikban látni, esetleg egy 90-es évekbeli Skyline sorshatos RB motorját akarták régiesebbé tenni azzal, hogy befecskendezősből karburátorossá alakíttatják át.

A Rocky becenevű autóépítő azonban még ennyivel sem elégedett meg, még nagyobb fába akarta vágni a fejszéjét: kitalálta, hogy feltámasztja a Toyota 2000GT-t, amelyből neki is pihent egy példány a garázsában. Ami jól is jött, így ugyanis lézerszkennerral tökéletesen meg tudta mérni a kocsit minden részletét, és ezen adatok alapján méretpontosan le tudta gyártatni az összes alkatrészt, amire szüksége volt. Fából egy életnagyságú 2000GT sablont is készített, amelyre alumíniumlemezeket kalapált rá, hogy az eredetivel tökéletesen megegyező formájú külső karosszéria-elemekhez jusson.

Szerénytelenül Rocky Auto 3000GT-nek nevezte el a replikát, amelynek 200 ezer dolláros (63 millió forint) alapára elsőre magasnak tűnhet, de ha belegondolunk, hogy itt nem egy MR2 alapokra épített, üvegszálakarosszériás, hitvány Ferrari-replikáról, hanem valaha volt legértékesebb japán autó kézzel készített, alumíniumkarosszériás, pontos másolatáról van szó, akkor már nem is tűnik olyan eget rengetőnek az összeg. Pláne annak tükrében, hogy a komplett tervezési folyamatot az a *Hosoya Hirosi* felügyelte, aki 1963-ban indult Japán első Grand Prix autóversenyén (és harmadikként ért célba), utána pedig a Toyota gyári tesztpilótájaként aktívan részt vett a 2000GT fejlesztésében és finomhangolásában is.

Természetesen azért vannak különbségek az eredetihez képest, a Rocky Auto 3000GT ugyanis a múltidéző lemezek alatt modern Toyota-motorral, váltóval és fékrendszerrel, valamint számos kényelmi extrával van felszerelve. Az A80-as Suprából származó 2JZ motor ugyanúgy soros hathengeres, mint az eredeti MF10, de másfélszer nagyobb a lökettérfogata (3,0 literes), és ennyivel erősebb is: 223 lóerőt képes leadni alapállapotában, de feltöltéssel ennek akár a többszörösét is, minden csak az ügyfél kívánságától függ. Akinek viszont a teljesítmény helyett a fogyasztás és a károsanyag-kibocsátás csökkentése számít, annak Vatanabe szan a Toyota Prius takarékos hibrid hajtásláncát ajánlja, amelyet szintén gond nélkül beépít a 3000GT hosszú orrába. Sőt, aki vérbeli James Bond-rajongó, annak még a nem létező roadster változatot is elkészíti, a vázszerkezet ugyanis bőven van olyan merev, hogy tető nélkül se csavarodjon túlzott mértékben a karosszéria.

Fotók: *TheDrive, Carscoops, Youtube*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/tuning/akinek-nem-telik-igazira-japanban-vehet-maganak-tok-eletes-toyota-2000gt-replikat-is>