automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Elárverezik minden idők egyik legdrágább Toyotáját, akár 1 milliárd forint is lehet az ára

Egy márciusi árverésen, az Egyesült Államokban kerül kalapács alá a 2000GT első sorozatgyártású példánya, amely komoly versenymúlttal is rendelkezik Carroll Shelbynek köszönhetően.

Az 1960-as évek közepére a Toyotának szüksége lett egy olyan típusra, amely növelhette a márka nemzetközi ismertségét azzal, hogy szaktudását bizonyítva fel tudta venni a versenyt a legjobb európai és amerikai sportautókkal. Ekkor a Yamaha már ígéretes tervekkel rendelkezett egy saját sportautóról, amelynek továbbfejlesztéséhez és gyártásához egy nagy japán autógyártót szeretett volna megnyerni partnernek.

Miután a Nissan visszautasította az ajánlatot, a Toyotát keresték meg, amelynek kapóra jött a félkész autó, hisz tökéletesnek tűnt imázsépítési célokra. Azt azonban kikötötték a toyotások, hogy a formatervet ők készítik majd hozzá, és milyen jól tették: házi tervezőjük, *Nozaki Szatoru* kortalanul elegáns és légies karosszériát álmodott, amelyet bár egyértelműen a korszak legszebb autója, a Jaguar E-Type ihletett, számos egyedi megoldása és bukólámpája miatt egyáltalán nem lehetett szimpla koppintásnak tekinteni. 1964 nyarán indult a Project 280A, amely három éven belül a 2000GT megalkotásához vezetett.

A mindössze 4,17 méter hosszú, 1,6 méter széles és 1,16 méter magas sportkocsi hajtását egy kétliteres, soros, hathengeres benzinmotorra bízták, amelynek blokkja a Toyota Crown szedánból származott, azonban a Yamaha tervezett rá egy modern, hengerenként négyszelepes, kétvezértengelyes hengerfejet. Ez volt az első Toyota, amit szériában fogasléces kormányművel, négy tárcsafékkel és független felfüggesztéssel, valamint önzáró differenciálművel szereltek. A 150 lóerős motor szinte repítette a rendkívül alacsony súlypontú, mindössze 1120 kilós 2000GT-t, amely a százas sprintet mindössze 8,6 másodperc alatt teljesítette, és - ha vezetője akarta - egészen 220 km/h-ig volt képes gyorsulni.

Nem csoda, hogy a 2000GT már bemutatása előtt legendává vált, mivel a japán autóipar vele bizonyította be, hogy képes olyan sportkocsit alkotni, ami felveszi a versenyt a legjobb külföldi gyártmányokkal is. Bár eredetileg évi 1000 példány értékesítését tervezték, a magas gyártási költségek miatt négy év alatt végül csak 351 darab készült (a Yamahánál) a 2000GT-ből, és ebből mindössze 60 darabot exportáltak az Egyesült Államokba.

Olyan kevés volt a rendelkezésre álló példány, hogy az amerikai Toyota-kereskedők többségének csak egy-egy darabot küldtek. Ezek azonban puszta megjelenésükkel is beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, ugyanis kíváncsi érdeklődőket vonzottak a márkakereskedésekbe, ezáltal az összes Toyota-modell eladását fellendítették a világ

akkori legnagyobb autópiacán. De a Toyota nem elégedett meg ennyivel, és kitalálta, hogy az autó tudását is meg kell mutatni az amerikai közönségnek, mégpedig versenyeken való eredményes részvétellel.

A most árverésre felkínált, MF10-10001 alvázszámú 2000GT különleges helyet foglal el a típus történetében, mivel ez az első sorozatszámmal ellátott példány, és abból a három példányból is az első, melyeket a Shelby Racing készített fel a Sports Car Club of Americas (SCCA) szériaközeli C-Production versenykategóriája számára.

Az 1966. szeptember 27-én elkészült, eredetileg napvörös színre fényezett, jobbkormányos példány egyike volt azon eredeti bemutatóautóknak, melyekkel a Toyota végigturnézta az Egyesült Államok autókiállításait. Promóciós feladatait követően az MF10-10001-et a Toyota Motor USA egyik korabeli menedzsere, *Miri Akiri* használta szolgálati autóként, aki ragaszkodott hozzá, hogy a 2000GT-t el kell indítani versenyeken Észak-Amerikában. Az SCCA C-Production kategóriája ideálisnak tűnt a típus számára, hogy Porschékkal, Lotusokkal, Triumph-okkal és Datsunokkal mérje össze az erejét.

Korábban, 1965 és 1967 között a Toyota már szép sikereket ért el Japánban különböző versenyeken a 2000GT gyártás előtti prototípusaival: az egyik autó harmadik lett az 1966-os Fuji Japán Nagydíjon, és még abban az évben a győzelem is összejött az 1000 kilométeres versenyen, Szuzukában, majd 1967-ben 2000GT-k nyerték meg a 24 órás és az 1000 kilométeres versenyt is Fujiban.

Amerikában azonban más szabályok voltak érvényben, ezért kellett valaki, aki járatos az itteni motorsportvilágban, és aki az autóival és csapatával már bizonyított a versenyeken. A Forddal 1966-ban Le Mans-t nyert amerikai versenyautó-konstruktőr és szériaautó-tuningoló *Carroll Shelby* sikeresen győzte meg a Toyota helyi vezetőit, hogy bízzák rá a 2000GT-k felkészítését a bajnokságra. 1967 nyarán a Toyota három autót rendelt tőle a projekthez: az MF10-10001, az MF10-10005 és az MF10-10006 alvázszámút.

Szeptemberben az MF10-10001 már alapos tesztelésen esett át a Riverside International Raceway-en, ahol *Ronnie Bucknumra*, a Honda volt Forma-1-es pilótájára bízták a vezetését. Shelbyék és a Toyota mérnökei dupla sportkipufogóval, Girling féknyergekkel, állítható Koni lengéscsillapítókkal, differenciálhűtővel, módosított olajteknővel és széles Goodyear versenygumikat viselő magnézium felnikkel szerelték fel az autót, amelynek motorját 150-ről 210 lóerősre tuningolták fel. Belül az elegáns, rózsafával díszített műszerfalát egy egyszerű, Stewart-Warner műszerekkel megtöltött alumínium panelre cserélték (bár a fa kormány és váltógomb megmaradt), és a biztonság növelése érdekében bukócsöveket és versenyöveket is beszereltek. A legszembetűnőbb módosítás egy Ferrari-stílusú, nyitott kulisszás kézi váltó volt, amely precíz és gyors sebességváltást tett lehetővé az ötfokozatú váltóval.

1967 októberében a Shelby Racing hivatalos levelet küldött az SCCA-nak, amelyben bejelentette, hogy a következő szezonban részt kíván venni a Toyota 2000GT-vel a C-Production kategória versenyein. Decemberre a három speciálisan felkészített versenyautó készen állt a debütálásra. Az 10005-ös és 10006-os alvázszámú szolgált elsődlegesen versenycélokra, az 10001-es pedig tartalék volt, és a különböző fejlesztéseket is ezen tesztelték.

A Shelby Racing által felkészített 2000GT-ket *Scooter Patrick* és *Dave Jordan*, az Otto Zipper Racing Team rutinos pilótái vezették az 1968-as szezonban, melynek végén a csapat a 4. helyet szerezte meg a bajnokságban a Porschék és a Triumph-ok mögött. Bár a bajnoki cím

nem jött össze, a 2000GT-k összesen négy első, nyolc második és hat harmadik helyezést gyűjtöttek az évben, vagyis a versenyképességüket bőven bizonyították. Dave Jordan így dicsérte az autóját: *„Fantasztikus volt, fenomenális kezelhetőséggel és remek fékekkel. Az egyetlen dolog, ami hátráltatott, hogy motorerőben a szezon közepétől már nem tudtuk felvenni a versenyt a Porschékkal.”* 1968 végére a Toyota közel 500 ezer dollárt költött az SCCA versenyprogramjára, végül mégis úgy döntött a vezetőség, hogy a jövőben inkább egy Group 7-es versenyautó fejlesztésére koncentrálnak, amelyet a népszerűbb Can-Am sorozatban vethetnek be, így a 2000GT mindössze egy szezont versenyzett Amerikában.

Sikeres pályafutása után az MF10-10001-es példányt kiállították egy houstoni Toyota márkakereskedésben, majd onnan visszaszállították a japán gyártó észak-amerikai központjába, Dél-Kaliforniába, ahol különleges eseményeken használták promóciós célokra. A többször is újrafényezett autó több mint egy évtizedig hevert parlagon, mígnem 1978-ban eladták *Jeff Lewisnak*, egy neves kaliforniai autógyűjtőnek. 1980-ban egy nevét elárulni nem kívánó 2000GT-szakértő vásárolta meg az MF10-10001-et Lewistól, és a mai napig ő a tulajdonosa. A következő évtizedben a műhelye teljesen szétszerelte és felújította a kocsit. Évekig tartó kutatás és alapos előkészítés után hűen állították vissza az eredeti, 1968-as SCCA-konfigurációt, beleértve az egyedi Shelby-alkatrészeket és a legendás fehér-metálkék versenyfestést.

VIDEO: https://youtu.be/_JKMUbCz8OM

Közvetlenül a helyreállítása után az MF10-10001 részt vett az 1994-es Vintage Celebration versenyen a New Hampshire International Speedway-en, ahol megnyerte a kategóriáját. 2004-ben meghívást kapott az angliai Goodwood Festival of Speed-re is, ahol *dr. Saito Akihiko*, a Toyota korábbi vezérigazgatója vezette fel a dombra a szénabálák és nézők ezrei között. Amikor a Toyota márkát kitüntették a 2007-es Monterey Historic Automobile Races-en, ez az ex-Shelby autó is ott volt a 25 darab kiállított 2000GT között. Később első díjat kapott osztályában a 2013-as Lime Rock Sunday in the Park Concours-on és a 2017-es Amelia Island Concours d'Elegance veterán szépségversenyeken, de "historic" versenyeken is részt vett olyan versenypályákon, mint Lime Rock, Laguna Seca, Watkins Glen és a Moroso Park. Még egy 2000GT-ről szóló japán dokumentumfilmben, és több ismeretterjesztő könyvben is szerepelt.

VIDEO: https://youtu.be/hiCCtd7DVQI

Tekintettel az első sorozatszámmal járó egyedülálló státuszára és a Shelby-féle SCCA versenyprogramban betöltött fontos szerepére, az MF10-10001-es alvázszámú 2000GT minden bizonnyal a valaha gyártott legfontosabb és legértékesebb Toyoták (és japán autók) közé tartozik. Nem véletlen, hogy a Gooding & Company aukciós ház arra számít, hogy új tulajdonosa 2,75-3,5 millió dollár közötti összeget (860 millió-1,1 milliárd forint) fizet majd érte március 4-én, az Amelia Island árverésen.

Fotók: *Gooding&Company, Youtube*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/elarverezik-minden-idok-egyik-legdragabb-toyotajat-akar-1-milliard-forint-is-lehet