

CLASSIC DRIVER

Toyota 2000GT: Japans Millionen-Dollar-E-Type

Lead

Dieses Jahr wurde bereits ein 2000GT bei einer RM-Auktion für fast 1,2 Millionen US-Dollar verkauft – nun versteigerte RM in New York ein weiteres, originales Exemplar für 968.000 US-Dollar. Wir haben nachgeforscht, warum der japanische Sportwagen mittlerweile derart hohe Preise erzielt.

Offensichtlich spielt hier die geringe Verfügbarkeit eine große Rolle – denn nur 351 Toyota 2000GT wurden jemals gefertigt. Damit wäre ein wesentliches Indiz für seine Begehrtheit schon einmal geklärt. Doch schaut man sich die Faktoren hinter den geringen Produktionszahlen an, wird klar, warum dieser kleine Toyota erst spät zum Erfolg kam.

Teuer und exklusiv



Um 1967 hatten sich E-type und 911 bereits als begehrte Sportwagen dieser Epoche etabliert – sie sahen gut aus, waren leistungsstark und boten nicht nur Fahrspaß – man konnte auch lange Strecken mit ihnen zurücklegen. Währenddessen machte sich Toyota in Amerika einen Namen für günstige Kleinwagen. „In dieser Zeit produzierten japanische Autohersteller preisgünstige Fahrzeuge, die gemeinhin als minderwertig galten im Vergleich zu europäischen und amerikanischen Automobilen“, blickt Don Rose, Autospezialist bei RM und stolzer Besitzer eines 2000GT, zurück.

Obwohl Toyota gerade erst im amerikanischen Markt aufgetaucht war – und im GT-Segment erst Recht keinen Namen hatte – wagten es die Japaner, sich mit einem kleinen Sportwagen zum ambitionierten Preis mit den großen Jaguar, noch Ferrari oder Porsche gefiel – einen Toyota hätte erst recht keiner gewollt“, erinnert sich Don.

Ein GT im Kleinformat



Trotz begeisterter Kritiken der Autopresse, tat sich Toyota schwer mit dem Abverkauf seines GTs. Projektpartner Yamaha – zu der Zeit bereits stark im Motorradgeschäft – hatte die Grundlagen für den Toyota 2000GT entwickelt, so etwa den 2,0-Liter-Reihensechszylinder, der auf dem Motor der Crown Limousine basierte. Ihnen ist der besondere Charakter dieses Sportwagens zu verdanken, denn der 2000GT war nicht irgendeiner: Er war geradezu raffiniert. Auch im Innenraum, in dem sich feine Armaturen aus Rosenholz fanden, die Yamahas Klavierabteilung perfektioniert wurden.

Der 2000GT gewann mehr und mehr an Anerkennung, etwa durch „Bond“ und „Shelby“. Viele werden sich noch an den Auftritt der gefakten Cabrioletversion in „Man lebt nur zweimal“ erinnern. Doch genauso wichtig wie dieser Auftritt war Shelbys Aufnahme zweier 2000GT (plus einem Ersatzwagen) in sein SCCA-Rennteam im Jahr 1968. Das war zwei Jahre nachdem Toyota mit einem Vorserien-2000GT zahlreiche Geschwindigkeits- und Langstreckenrekorde auf dem Yatabe-Testparcours aufgestellt hatte.

Auch nach 50 Jahren noch ein Pionier



Wenn man Rennsport-Geschichte, geringe Stückzahl, Attraktivität und Anerkennung durch große Ikonen zusammen addiert, wird klar, warum der 2000GT bei Sammlern so begehrt ist. Diejenigen, die behaupten, dass der Prestigefaktor der Marke fehlt, kann nur gesagt sein: Genau das macht den Toyota ja gerade so speziell. Er ist das attraktive Gesicht eines fast unbekanntem Herstellers, der sich tapfer in unbekannte Gewässer wagte. Er schaffte es nicht nur seinerzeit, die weltweite Wahrnehmung für japanische Hersteller gründlich zu verändern, auch heute, fast 50 Jahre später, erweckt er den Sammlermarkt für japanische Klassiker von Neuem.

Fotos: RM Auctions

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/toyota-2000gt-japans-millionen-dollar-e-type>
© Classic Driver. All rights reserved.