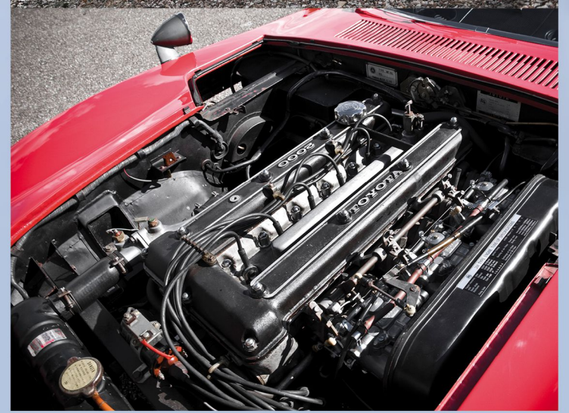
TEKST PETER HILHORST **FOTOGRAFIE** SYTSE DIJKSTRA

ONTDEKKINGS REIS

De 2000GT is de ontdekker van het sportieve eiland binnen de Toyota-grenzen. Het gebied raakte overwoekerd door hybrides, maar nu wappert er weer een vlag. Met als beeldmerk de GT86. De kleinzoon van Toyota's eerste echte sportauto. Tijd voor een reünie.

ALLEREERST EEN ONTBOEZEMING. Toyota heeft een speciale plek in mijn denkbeeldige vitrinekast. Niet door het hybride-heden, wel vanwege het verleden. Mijn tweede auto was namelijk een MR2. Van het eerste type, de AW11 voor kenners. Uit 1985, met van die klapkoplampen. Nieuw was hij rood, met unieke Ronal Turbo-wielen en typische jaren tachtig striping. Geen afgeleefd exemplaar, maar desondanks was hij door de jaren heen wat vaal geworden, roestig ook. Ik zag alleen zijn sterke punten. Leeftijdgenoten reden een VW Golf GTI of een Opel Kadett GSI. Vaak waren ze sneller weg bij het stoplicht, prima. Ik genoot op een andere manier. Van de prachtige balans door zijn middenmotor bijvoorbeeld. Van de benzinedampen in het interieur en van de hitte die de 1.6 tegen mijn rug uitstraalde. Apetrots was ik op mijn studenten-Ferrari. De MR2 was een bereikbare sportheld, zoals Toyota er destijds met de Celica's, de Supra's, de GTI's en later de T Sports meer had. Allemaal nakomelingen van de Grote Keizer; de 2000GT. Zonder hem hadden de sportieve genen van Toyota zich mogelijk nooit ontwikkeld. De ontdekkingsreiziger van een wereldmerk. De Amerigo Vespucci van het sportieve eiland binnen de Toyota-grenzen. Een gebied dat de afgelopen tien jaar overwoekerd raakte door het weelderige groen, dat Toyota met alle hybrids heeft aangepoot. Maar het sportieve terrein is door de GT86 weer toegankelijk gemaakt voor het grote publiek. Tijd om de voeten te vegen, het overhemd te strijken en met een blocnote onder de arm op bezoek te gaan bij zijn bijzondere grootvader. Omdat niet alleen u en ik, maar ook de GT86 moet weten waar hij vandaan komt.

Om te kunnen begrijpen waarom de 2000GT op een gouden voetstuk staat, eerst een stukje geschiedenis. In de vroege jaren zestig interesseerden de Japanners zich niet voor sportwagens. Het vizier was gericht op functionele automobielen. Maar snelle machines verschenen op de radar nadat er in 1963 voor het eerst op Japanse bodem een Grand Prix voor GT's werd gehouden. De aandacht was getrokken en de belangstelling voor sportieve auto's nam toe. Reden voor Toyota om in mei 1964 te beginnen met de ontwikkeling van de 2000GT. De grote bazen van Toyota wilden een uitmuntende sportwagen. Een snelle tweezitter met voldoende comfort en bovendien makkelijk te besturen. Geen rauwe, ongemanierde racewagen voor op straat, maar een auto die ook op andere markten goed zou worden verteerd. Bovendien moest de 2000GT zonder al te heftige ingrepen kunnen worden klaargemaakt voor GT-races. Het ontwikkelingsteam kreeg verder carte blanche. Ze hoefden geen rekening te houden met goedkope massaproductie. De 2000GT mocht duur zijn, als hij maar goed was. Dat werd hij. Steengoed zelfs.



De cilinderkop met twee bovenliggende nokkenassen komt van Yamaha. Het blok is ' vierkant', want boring en slag zijn gelijk. Net als dat van de GT86.

Nadat het eerste prototype in augustus 1965 klaar was, stond hij in oktober van dat jaar op de Tokyo Motor Show. Het was het begin van een legende. Tijdens de eerste endurance-race op Japans grondgebied, legde de 2000GT direct beslag op de eerste en tweede plaats in het algemeen klassement. Wat daarna volgde, was een zegetocht waarin vele wereldsnelheidsduurrecords werden gebroken. Om er een paar te noemen: 72 uur lang met een gemiddelde snelheid van 206,02 km/h rijden en over een afstand van 15.000 kilometer een gemiddelde van 206,04 km/h laten noteren. Prestigerecords waarmee voorheen Ford met de Comet en AC met de Cobra maar wat graag koketteerden. De Toyota verpulverde in totaal zestien officiële door de FIA erkende

'Zonder de 2000GT hadden de sportieve genen van Toyota zich mogelijk nooit ontwikkeld'

Alle ronde meters zijn op de bestuurder gericht. De vierkante meters zijn de klok en de stopwatch, onmisbaar in een GT. De hendel rechts in de middenconsole is de handrem.

BONDAUTO

De 2000GT speelt een rol in de James Bond-film 'You only live twice' uit 1967. Deze film speelde zich grotendeels in Japan af en daarom wilde filmproducent Albert Broccoli een exotische auto uit Japan. Toen hij beelden zag van 2000GT, was hij verkocht. Maar het was een coupé en het script vereiste een open auto. Daarom werd er een targa-versie van de auto gemaakt, maar al snel bleek dat een komisch beeld op te leveren. De 1,89 meter lange James Bond-acteur Sean Connery zou namelijk met zijn hoofd boven de kleine 2000GT uitsteken. Geen gezicht, dus werd het een cabrio-versie. Uiteindelijk zijn er in slechts twee weken tijd twee open versies van de 2000GT gemaakt. Exclusief voor James Bond. De auto's hebben overigens helemaal geen dak, ook geen softtop. Alleen een afdekhoes om de suggestie van een opgevouwen dak in stand te houden.

Van de 351 stuks zijn er 109 met deze MF10L-motor van na de facelift. Het stuur is in diepte verstelbaar door de ring los te draaien.

snelheidsrecords. Hoeveel indruk de 2000GT maakte, werd ondubbelzinnig duidelijk door een opmerkelijke actie van Carroll Shelby. De vader van de AC Cobra was namelijk een van de eersten die de sportauto van Toyota bestelde.

Een 2000GT ontmoeten is bijzonder. Er werden er slechts 351 gemaakt, waarvan een deel is vernietigd. In Nederland is er nooit één geleverd. Veel te duur destijds, op het niveau van een 911. Verzamelaars zullen er spijt van hebben geen 2000GT in de jaren zestig te hebben aangeschaft, want hij vertegenwoordigt inmiddels een waarde van tussen de 400.000 en 600.000 euro. Zeldzaam is niet eens het juiste woord om zijn status te omschrijven. Er verblijven twee 2000GT's in Nederland, allebei worden ze gekoesterd door het Louwman Museum. Erin rijden is uniek en zo voelt dat ook, alsof ik de Nachtwacht aan de muur van mijn eigen woonkamer mag hangen. Het is een pracht van een auto. On-Japans fraai. Mooier dan een Jaguar E-Type. De 2000GT gaat verder en heeft nog elegantere vormen. De Toyota heeft een perfecte fysiek. Sierlijk gelijnd, fijntjes geproportioneerd en een avontuurlijke heuplijn. Absoluut geen opschepper, eerder een bescheiden schoonheid met een eigen identiteit. Maar ook met enige brutaliteit, misschien zelfs wel een lichte provocatie. Kijk maar naar de centraal geplaatste dubbele uitlaatmond, net als de E-Type die had. De auto is verder heel compact en vreselijk laag, alsof hij daarmee een natuurlijke selectie maakt tussen zijn bestuurders. Wie stram wordt in de ledematen komt er moeilijk in, maar waarschijnlijk nooit meer uit.

Boven: Hij heeft twee setjes koplampen. De 'klappers' waren noodzaak voor de VS. Daar moest het licht zich op een bepaalde hoogte bevinden.

Toch is het de moeite waard om het te proberen. Het interieur van de pure tweezitter is een belevenis op zich. De geur van hout, van olie, van levenservaring. Het stuurwiel laat zich verstellen door een geribbelde ring rond de naaf los te draaien. De zitpositie is perfect en snel gevonden, mits je niet te groot bent. Boven de 1,80 meter wordt het lastig, want de 2000GT is maar een handvol centimeters hoger dan een Donkervoort. Maar het onthaal is prettig. Op een fijne stoel die laat merken desnoods urenlang voor een goede ondersteuning te kunnen zorgen. Hij is ook breed genoeg, neem plaats op de passagiersstoel en onze schouders zullen elkaar net niet raken. U zult dan ook constateren dat het dashboard doordacht is samengesteld. Met een duidelijke, bijna authentiek Engelse ambiance door het notenhout dat het dashboard en de transmissietunnel bekleedt, als een vers gelegde parketvloer. De stuurkolom heeft geen afleidende hendels, de rijtaak is immers een functie op zich. De ruitenwisser en de knipperlichten worden bediend met tuimelschakelaars, links en rechts naast het stuur op het dashboard. Prima geplaatst, al sturend strijk je er met de wijsvinger zo langs om ze te bedienen. Als een gitarist die de snaren streelt. Alle klokken zijn goed afleesbaar. De vijf ronde meters, onder voor meer de vloeistoftemperaturen, zijn licht naar de bestuurder toegedraaid. De snelheidsmeter rechts achter het stuur gaat tot 250 km/h, waarvan de naald een groot deel weet te veroveren, want 220 km/h was de opgegeven topsnelheid. De schaal van de toerenteller eindigt bij 9000 en na 7000 is er met rode verf een finishlijn voor de zescilinder aangebracht. Het is kortom een genoegen om dit geschiedenisboek van Toyota te bekijken, te lezen en te ontdekken. Hem beleven is nog specialer.

Met een stevige brul schraapt grootvader zijn keel. Onder de gewelfde motorkap ligt een zescilinder lijnmotor met een inhoud van 1988 cm^3 en twee bovenliggende nokkenassen. Het blok is 'vierkant', net als dat van de GT86. De boring en slag van de 2000GT zijn precies gelijk met 75 millimeter, terwijl de GT86 voor allebei 86 millimeter laat noteren. De zes monden krijgen voeding toegediend door drie dubbele Solex-carburateurs, die onder licentie zijn gebouwd door het Japanse Mikuno Kogyo. Hij produceert 150 pk bij 6600 toeren per minuut en bij maximaal aangespannen biceps heeft hij 177 Nm bij 5000 toeren. Het blok komt oorspronkelijk uit een Toyota Crown, maar heeft een door Yamaha gefabriceerde cilinderkop met twee bovenliggende nokkenassen. Daarom is de naam Yamaha ook op twee plaatjes in het motorruim te zien, als blijk van waardering voor het werk van de constructeur. Dat is terecht, want de 2000GT gaat lekker vooruit. Energiek zelfs, ook nu nog, ondanks dat de sproeiers van de gereviseerde carburateurs te groot zijn. Daardoor verslikt 'ie zich in het mengsel bij lage toeren, maar als je hem daar doorheen helpt met een voorzichtige gasvoet en de hoofdsproeier lekker aan de gang mag, komt de ware aard van deze zescilinder naar boven. Hij klinkt wat kil bij lage toeren, maar rond 3000 omwentelingen wordt hij mediterraner en voorbij 4000 zelfs hartstochtelijk. Dan is het hartje zomer onder de motorkap. Het geluid dringt niet door het schutbord, maar komt vanachter uit die sierlijke centraal geplaatst uitlaatpijpen.

De verzorger van de 2000GT, Ron van Dongen, zit naast me en spreekt liefdevol uit dat de zescilinder boven de 4500

'De vader van de AC Cobra, Carroll Shelby, was een van de eersten die de 2000GT bestelde'

Aan beide zijdes heeft de 2000GT een luik. Rechts huist de accu erachter, links het luchtfilter. Hieronder: genoeg bagage voor een paar weekendtassen.

'De GT86 is de herontdekker van wat de 2000GT ooit blootlegde'

Uw verslaggever in een opperbeste stemming, Ron van Dongen met een bezorgde blik. Daarnaast: een koperen (want zachter dan staal) hamer om de centrale wielmoer los te slaan.

toeren rust wordt gegund. Ik dring niet eens bij hem aan om meer toeren te mogen maken, dat komt zelfs geen moment bij me op. Uit respect voor dit pronkstuk, maar ook voor Van Dongen. Een man die weet waar hij over praat en die een onnoemlijk groot referentiekader heeft. Hij is namelijk de uitverkorene om de onvoorstelbaar mooie collectie van Evert Louwman vitaal te houden, de mooiste baan ter wereld. Hoe dan ook, de tweeliter moet richting de begrenzer ronduit vurig zijn. Tenminste, dat denk ik. Daarover kan ik alleen maar fantaseren. En blijven fantaseren. Maar ook zonder volle inspanning is de 2000GT een kwieke auto. De gasrespons schept het beeld van een wakkere motor, waarmee het heerlijk toeren was.

Als toermachine is de 2000GT indrukwekkend capabel. Hij ligt vastberaden op de weg. Niet keihard, maar met een ronde stevigheid. Het is een sportauto waar de scherpe kantjes zijn afgehaald. Hij voelt oersolide aan. Er klinkt geen kraakje uit het dashboard, geen zuchtje vermoeidheid uit het onderstel en er komt geen wanklank onder de motorkap vandaan. Hij rijdt, anders gezegd, modern, alsof hij een zelfdragende carrosserie heeft. Dat is echter niet het geval, maar Toyota heeft goed om zich heen gekeken om het beste van het beste te ontwikkelen. De inspiratie daarvoor werd opgedaan bij de Lotus Elan, een stuurmansheld in zijn tijd door het superieure weggedrag. Het chassis van de 2000GT heeft een stijve ruggengraatsectie die uitloopt in Y-vormige elementen aan voor- en achterkant. Daaraan zijn motor, wielophangingen en sperdifferentieel bevestigd. De aluminium wielen zijn rondom onafhankelijk opgehangen met dubbele driehoekige draagarmen. Een vooruitstrevende keuze destijds en zeker de beste, want de 2000GT rijdt uit de kunst. Het dunne houten stuurwiel houd je tussen duim en wijsvinger, zoals de Engelse adel zijn kopje Earl Grey vasthoudt. Met de pink omhoog desgewenst. De besturing is delicaat, zonder speling rond de middenstand en de belevenissen van de voorwielen laten zich 'lezen' als een instructieboek. Zeer gedetailleerd. Hij stuurt vol overgave in, en door de stijve constructie volgt de achterzijde ook gelijk. Het is opvallend hoe deze 2000GT toch snelle reacties heeft, ondanks dat hij niet heel stevig is geveerd en ook een soepele demping heeft. Door het open karakter is het een leuke auto om te sturen. Hij is lichtvoetig en remt met zijn schijven en klauwen van Dunlop best vertrouwenwekkend. Een steile bergpas moet een avontuur zijn waarin de Toyota een held wordt. Je zult dan wel veel moeten schakelen om de zescilinder in het middentoerengebied te houden, waar hij het sterkst is. De vijfbak bedienen is geen straf, maar een plezier verhogend onderdeel van de rijervaring. Het korte pookje met houten knop laat zich zeer precies door de versnellingen dirigeren. Het gaat wat hakerig en weerbarstig, maar dat schijnen alle 2000GT's te doen. Waarschijnlijk bedoeld om de bestuurder bij de les te houden. Enige concentratie is namelijk op zijn plaats, want op de terugweg van 5 naar 4 wordt de pook nauwelijks begeleid, waardoor een geweldadig treffen met de achteruit mogelijk is. Opmerkelijk is ook het suizen dat je uit de versnellingsbak hoort komen, wanneer de schakelhand op de pook rust. Haal hem er vanaf en het is verdwenen. "Doen ze ook allemaal", verzekert Van Dongen me. Dat heet 'karakter'.

De GT86 staat er vol ontzag en zelfs wat nederig bij te kijken. Als een kleinzoon die met open mond luistert naar de levenslessen van zijn grootvader. Qua lijnenspel of betekenis voor het merk kan hij op dit moment onmogelijk tippen aan de 2000GT. Dat komt mogelijk met de jaren. De GT86 is piepjong, met veel gel in de haren, hippe kleding en iets teveel accessoires. Hoe zijn anders die dikke uitlaten, de achterlichten met helder glas en spoiler te interpreteren? Zijn grootvader zal de aankleding hoofdschuddend hebben afgedaan als een vluchtige trend. Maar binnen het huidige Toyota-modellenprogramma is de GT86 een smaakmaker. Jeugdig elan, een frisse blik op de geschiedenis. Ook voor de liefhebber, want de GT86 is een zeldzaamheid in het Toyota-programma. Maar de familieband is onmiskenbaar aanwezig. De GT86 heeft dezelfde openheid in zijn onderstel, dezelfde stijfheid, dezelfde souplesse. Zelfs achter het stuur is de verwantschap overduidelijk. In allebei zijn de welvingen van de voorspatborden te zien en te gebruiken om de auto te plaatsen. Ze laten zich perfect nauwkeurig besturen. Het schakelgevoel komt overeen, want het is ook metalig precies en hakerig. Maar de grootste overeenkomst met de 2000GT komt bij de GT86 door minder tastbare zaken. Hij volgt de koers die Toyota ooit voor de liefhebber is ingeslagen. Een weg van genieten aan het stuur. Plezier beleven aan autorijden. Passie voor techniek. De GT86 heeft veel in zich om zijn legendarische grootvader te evenaren. Niet in zeldzaamheid, mogelijk wel ooit in daden. De GT86 is de herontdekker van wat de 2000GT ooit blootlegde. De sportieve ziel van Toyota is weer springlevend. ■

SPECIFICATIES

	TOYOTA 2000GT	TOYOTA GT86
op de markt	1967-1970	vanaf 2012
topsnelheid	220 km/h	226 km/h
acceleratie 0-100	8,4 s	7,6 s
boring x slag	75 X 75 mm	86 X 86 mm
motor	zes-in-lijn, 1988 cm^3	vier cilinderboxer, 1998 cm^3
plaatsing	in lengterichting voorin	in lengterichting voorin
max. vermogen	150 pk (110 kW)/6600 min^{-1}	200 pk (147 kW)/7000 min^{-1}
max. koppel	177 Nm/5000 min^{-1}	205 Nm/6400-6600 min^{-1}
transmissie	vijfbak, handgeschakeld, sperdifferentieel	handgeschakelde zesbak, sperdifferentieel
aandrijving	achterwielen	achterwielen
onderstel	vóór en achter dubbele driehoekige draagarmen	vóór McPherson veerpoot, achter multilink
maten en gewichten	lengte 417,5 cm, breedte 160,0 cm, hoogte 116,1 cm, wielbasis: 232,9 cm, massa leeg 1120 kg	lengte 424,0 cm, breedte 177,5 cm, hoogte 142,5 cm, wielbasis: 257,0 cm, massa leeg 1205 kg

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens