

MEDIA RELEASE

14 Oktober, 2022

TOYOTA 2000GT - DIE LASTE HOOFSTUK

Mense het in die 1960's geglo Japanese motors bied nie dieselfde vlak gehalte en betroubaarheid as hul westerse eweknieë nie. Dit was egter ver van die waarheid, aangesien Japanese motors wêreldwyd al hoe gewilder geword en meer betroubaar geblyk het as baie aanbiedinge uit die Verenigde State en Europa. Japanese vervaardigers het modelle gehad wat in byna elke segment meegeding het - van gesinsluikrugmotors tot sedans en groot veldryers, maar wat hulle nie gehad het nie, was 'n sportiewe hoëverrigtingmotor.

Europa het in die 1960's motors soos die Jaguar E-Type en die Ferrari 250 GTO aan die wêreld gebied. Amerika het die Corvette en ander reningestelde modelle gehad, maar Japan het in hierdie afdeling ontbreek. Dit was totdat die Toyota 2000GT in 1965 by die Tokio-motorskou opgedaag het. Die model sou voortgaan om die beeld van Japanese motorry te verander en uiteindelik die eerste Japanese motor te word wat op 'n private veiling deur die miljoen-dollar-kerf breek.

Die storie van die 2000GT

Ná die Tweede Wêreldoorlog het Japan aansienlike veranderinge ondergaan - die land moes herbou word en baie vervaardigers het hul fokus na die vervaardiging van ekonomiese motors en nutsvoertuie verskuif. Dit was eers met die eerste Japanese Grand Prix in 1963 dat motoriste in dié land in verrigting begin belangstel het. Net 'n jaar later het Toyota aan 'n hoëverrigtingmodel begin werk, wat die maatskappy se tegnologie en ingenieursvermoë ten toon sou stel.

Die projek is gelei deur Shoichi Saito, wat 'n groot bydrae tot die ontwikkeling van Toyota as 'n vervaardiger gelewer het. Sy opdrag was eenvoudig: "Doen wat ook al nodig is om nie net die 2000GT te vervaardig nie, maar dit een van die beste motors – of dalk selfs die heel beste – in die wêreld te maak." Die 2000GT sou prakties moes wees, dog aangenaam om te bestuur; die enjin moes aan die voorkant wees en die agterwiele aandryf; en uiteindelik sal dit 'n ontwerp moet weerspieël wat teen dié van die duurder Europese modelle sal meeding.

Yamaha het Toyota bloot toevallig omtrent dieselfde tyd genader met 'n prototipe wat hy ontwerp het. Hierdie prototipe is oorspronklik vir Nissan ontwikkel, maar die mededingende maatskappy het die aanbod om onbekende redes verwerp.

Toyota het egter die ontwerp wat Yamaha ingedien het, goedgekeur en dit tot sy voordeel gebruik om sy ietwat konserwatiewe handelsmerkbeeld te verbeter. Toyota se ontwerpers Jiro Kawano en Satoru Nozaki het die A55X-prototipe geneem en dit verder ontwikkel tot wat ons vandag ken as die 280 A1-prototipe, wat by die 1965 Tokio-motorskou onthul is. Die motor se buiging was merkwaardig net 'n jaar nadat Shoichi Saito die opdrag gegee het. Die 280 A1 is met groot opgewondenheid en intrige begroet, maar kopers moes tot 1967 wag om die produksieweergawe van hierdie nuwe sportmotor in die hande te kry.

Die produksiemodel

Die produksieweergawe van die 2000GT was 'n glad vloeiende romp wat van aluminium gemaak is. Dit was ook die eerste Japannese motor wat met 'n vastrap-ewenaar en skyfremme met kraghulp reg rondom as standaard-toerusting gehad het. Die reguitsessilinderenjin van 2.0-liter (met sy dubbelbonokas-silinderkop) is deur Toyota ontwikkel, maar subtiel deur Yamaha verfyn is.

Dit het tot 110 kW en 175 Nm gelei - genoeg om dié sogenaamde *Grand Tourer* binne 10 sekondes van 0-100 km/h tot 'n topspoed van 215 km/h te laat versnel.

Hoewel die verrigting van die 2000GT weens sy kraglewering indrukwekkend was, het dié Toyota gesukkel om by rygoed soos die Jaguar E-Type en Amerikaanse Corvettes kers vas te hou. Hy het egter nie misluk om die media oor die hele wêreld heen te beïndruk nie.

Die tydskrif *Road & Track* het verklaar dat die 2000GT een van die opwindendste motors was wat hulle nog gery het en hom selfs met die destydse Porsche 911 vergelyk. Die 2000GT het ook groot suksesvol op die renbaan behaa, aangesien dit die 1967-Fuji-uithouren oor 24 uur gewen het. Die motor het ook verskeie FIA-wêreldrekords vir spoed en uithouvermoë in 'n 72-uur-uithoutoets opgestel.

In die Verenigde State het Carol Shelby self twee aangepaste 2000GT-voertuie in die 1968-SCCA-produksiemotorreeks ingeskryf. Ten spyte van hierdie prestasies was die 2000GT se bekendste oomblik toe dit in die 1967- James Bond-fliek *You only live twice* gebruik is. Weens Sean Connery se grootte en die relatief klein kajuit, is twee afdakweergawes van die 2000GT spesiaal vir die rolprent gebou - Toyota het eenvoudig die dak afgekap en dit met 'n sagte kap vervang.

Die 2000GT se vernaamste mededinger, die Nissan 240Z, het sy buiging eers in 1969 gemaak. Nissan se 240Z, wat ietwat soortgelyke stilering as die Toyota gehad het, het meer op volstreckte verrigting gefokus, wat weelde ingeboet het. Die laaste 2000GT het in 1970 - net drie jaar nadat die eerste model sy verskyning gemaak het - uit die fabriek gery, wat die totale bousiklus van net 351 motors voltooi het.

Die 2000GT het die wêreld anders na Japannese motors laat kyk en het voortgegaan om die ontwerp van sommige van Toyota se ikoniese sportmotors, soos die Supra, die GT86 en selfs die Lexus LFA, te beïnvloed.

Die 2000GT, wat in sulke beperkte getalle vervaardig is, word algemeen beskou as die uiteindelijke Japannese klassieke motor wat op veilings oor die wêreld heen gesien word. Ongerepte voorbeelde haal enigiets tussen R20 miljoen tot R40 miljoen by hierdie gesogte geleenthede.

Net drie

Van die 351 2000GT-modelle wat gebou is, is slegs drie aan Suid-Afrika toegewys - die weergawes met die onderstelnommer MF10-10131 en MF10-10206 in *Pegasus White* en MF10-10207 in *Thunder Silver*. Dié drie het tussen 1967 en 1968 in Suid-Afrika aangekom.

Toyota Motors Suid-Afrika is al jare lank in besit van een van hierdie modelle - die weergawe met die onderstelnommer MF10-10207. Dié motor is deel van die maatskappy se private versameling, wat uit skaars renvoertuie en ander Toyota- en Lexus-modelle bestaan. Toyota Gazoo Racing het in Julie 2020 aangekondig dat hy vervangingsonderdele vir die Toyota 2000GT as deel van die GR Heritage Parts Project reproduseer en dit internasionaal te koop sal aanbied.

Hierdie inisiatief het die weg gebaan vir 'n besluit wat Toyota Suid-Afrika geneem het om 'n volledige restourasie - van voor tot agter - van sy 2000GT te laat doen. Een van die grootste raaisels egter is die kleur. Verskillende geskiedkundige bronne dui aan dat die motor oorspronklik in *Thunder Silver* afgewerk is, maar die vroegste herinneringe is dat die motor wit geverf was, ten spyte van sy huidige kleur, wat *Solar Red* is.

Rooi

Mense wat gelukkig genoeg was om 'n 2000 GT te kon aanskaf, het die keuse van ses verskillende kleure gehad - *Atlantis Green, Bellatrix Yellow, Pegasus White, Twilight Turquoise, Solar Red* en *Thunder Silver*. Laasgenoemde is in hierdie verhaal van belang ...

Om 'n seldsame klassieke motor te probeer herstel, is 'n uitdaging op sigself, maar om dieselfde tydens 'n wêreldwye pandemie te probeer doen, bring 'n magdom uitdagings. Gelukkig is almal wat by hierdie projek betrokke is, ten spyte van die struikelblokke steeds ongelooflike passievol en toegewyd. Die 2000GT is verdeel (die bakwerk is van die onderstel geskei) en al twee dele is voorberei en na Dino's Auto Body vir 'n volledige opknapping gestuur, waar alle duikies reggemaak is, die bakpanele weer opgelys is en laastens 'n nuwe laag verf aangebring is.

Dino's Auto Body is in 2006 gestig, en die stigters het dekades se gekombineerde ervaring in dié bedryf. Hoewel die maatskappy in omvattende herstelwerk van meer moderne voertuie spesialiseer, het dit ook 'n afdeling vir die herstel en restourasie van klassieke voertuie. Dino's Classic Restorations het oor die jare 'n magdom klassieke voertuie opgeknop; 'n stappie op die werkswinkelvloer bevestig hul reputasie. Ironies genoeg is een van die oorvloed klassieke voertuie wat gerestoureer word, 'n Jaguar E-Type, wat destyds die 2000GT se vernaamste Europese mededinger op die renbaan en op die pad was.

Ten spyte van Dino se ondervinding met klassieke voertuie, soos baie wat by hierdie projek betrokke is, het hulle nog nooit vantevore een gesien nie, wat nog te sê aan 'n Toyota 2000GT gewerk. Die jare het sy tol op hierdie spesifieke voorbeeld geëis. Die verf het duidelik werk nodig gehad, aangesien die romp talle skrape, baie herstelwerk en duike oral gehad het. Die oliebakskerm en onderste skort aan die voorkant was ietwat vervorm nadat die motor oor die jare male sonder tal sypaadjes of spoedhobbels getref het. Voordat enige verf aangewend kon word, was dit nodig om alle oppervlakmateriaal geheel en al te verwyder om vas te stel watter werk gedoen moes word.

Nadat die verf van die aluminiumbak gestroop is, is ontdek dat herstelwerk op kernpunte nodig is. Lood moes verhit en op die aangetaste dele aangewend word, waar dit glad gemaak kon word nadat dit afgekoel en hard geword het. Die span het hierdie spesialisprosedure op verskeie plekke op die 2000GT uitgevoer.

Nadat die verf gestroop en die rompherstelwerk voltooi is, was die voertuig gereed vir sy nuwe verflaag. Die genoemde vraag oor die kleur het egter op hierdie tydstip sy kop uitgesteek. Volgens rekords het hierdie spesifieke 2000GT met die onderstelnommer MF10-10207 die fabriek in *Thunder Silver* verlaat. Om te verduidelik wanneer dit in *Solar Red* geverf is, bly 'n raaisel, maar op daardie noot - dit was duidelik die motor is destyds omvattend oorgeverf aangesien rooi verf agter die paneelbord, onder die matte en onder die daklyn aangetref is.

Hoewel baie spuitverwers fokus op dele wat gesien kan word, fokus baie min op hierdie versteekte dele. Dit het die span laat glo dat die motor heeltemal van sy oorspronklike kleur gestroop en op 'n tydstip heeltemal oorgeverf is. Aangesien die motor net meer as 30 000 km op die odometer het, bly die rede hiervoor steeds onbeantwoord.

Met die horlosie wat aanstap en 'n keuse wat uitgeoefen moes word, het Toyota Suid-Afrika se senior visepresident van verkope en bemarking, Leon Theron, besluit hierdie 2000GT sal rooi bly. Hoewel sommige kenners meen die motor moes na sy oorspronklike kleur teruggekeer het om sy steeds groeiende markwaarde te behou, is die feit van die saak dat hierdie 2000GT 'n plaaslike storie het - 'n unieke Suid-Afrikaanse storie ...

Dino's Classic Restorations kon die oorspronklike *Solar Red*-verfmengsel, wat in 1967 op sommige van die modelle aangebring is (met die steun van 'n Amerikaanse 2000GT-kenner, Maine Line

Exotics) perfek meng. Die 2000GT se romp is voorberei en die verf is met die grootste sorg aangewend. Die aanwending van 'n nuwe laag verf op 'n 2000GT kan maklik as 'n eenmalige gebeurtenis vir Dino's en sy werknemers beskou word.

Die verf het 'n perfekte glans - diep, ryk en sonder ene gebreke, terwyl die klein hortjiesagtige oliebakskild en onderste skort aan die voorkant so goed as nuut lyk. 'n Onderskeidende kenmerk van die *Solar Red*-modelle is die swartmetaal spieëlhulsels, terwyl *hierdie* 2000GT chroom-spieëlhulsels gehad het om by sy oorspronklike silwer verfwerk te pas. Om die egtheid van die *rooi motor* te behou, het die span die besluit geneem om die swartmetaal-verfeffek toe te pas - iets wat nog 'n unieke eienskap bygevoeg het.

Dinge soos van ouds gedoen

Die span wat aan die hoof van die projek gestaan het, was die pa-en-seun-duo Wynand Strydom sr. en Wynand Strydom jr. van Generation Old School Benoni. Hul repertorium strek van Concours-wenners soos Kewers en Mikrobusse tot Amerikaanse spiermotors soos Mustangs en Chargers.

Hoewel nie een van hulle al 'n Toyota 2000GT in lewende lywe gesien en nog minder een in hul werkwinkel gehad het, was hulle meer as gekwalifiseer om die werk te doen. Die twee Strydoms is goed vertrouwd met die uitmekaarhaal van 'n voertuig en die aantekening van elke stap van die proses - 'n kernstap in die herstel van klassieke motors. Jare se ondervinding het hulle ook voorberei vir die taak om elke komponent na te vors voordat die restourasiewerk begin.

Die span agter die restourasie glo in die herlewing van onderdele eerder as om dit net te vervang. Dit behou nie net die waarde van die voertuig nie, maar ook die oorspronklikheid.

Gelukkig het Toyota Suid-Afrika 'n gedetailleerde literatuur oor die 2000GT aan Generation Old School voorsien, wat 'n taamlike lywige dokument is en elke onderdeelnommer weergee sowel as elke enkele proses om die motor uitmekaar te haal, uiteensit.

Dit was nie lank nadat die motor by Generation Old School aangekom het nie dat hulle kon begin om die ikoon uitmekaar te haal. Wynand jr, wat die voortou met die restourasie geneem het, sê dit was vir almal wat betrokke was, 'n leerkurwe. Elke moer en bout moes versigtig verwyder word, aangesien 'n mens dit dalk nie sou kon vervang nie.

Die romp is van die onderstel geskei, wat op sigself 'n taamlik spesiale oomblik was. Nou, byna 53 jaar ná die samevoeging van die romp en onderstel, was die twee weer apart.

Wat die onderstel self betref, het Wynand jr. bevestig die algehele toestand van sleutelkomponente was steeds goed, met slegs die minimum hernuwingswerk wat nodig was. Ander komponente moes egter heeltemal opgeknop of vervang word. Vier daarvan was die magnesiumallooriwiele, wat spesiale verfvoorbereiding en verf nodig gehad het om hulle na hul oorspronklike kleur te herstel.

Die oorspronklike wielontwerp het unieke komponente gehad, wat erg deur die jare se gebruik verweer is. Hier het die Generation Old School-span die oorspronklike items sorgvuldig opgeknop en 'n spesiale stuk gereedskap geskep om te help om die wiele af te haal en weer te monteer - sonder om enige van die komponente te beskadig.

Een van die laaste stukkies van die legkaart was die windscherm, met internasionale verskaffers wat astronomiese syfers genoem het sonder enige versekering dat dit in een stuk sou aankom nie.

Die Generation Old School-span het 'n plaaslike glasvervaardiger opgespoor wat 'n pasgemaakte vorm gebou en voortgegaan het met niks minder nie as ses probeerslae om die vorm en montering te vervolmaak - die sesde en laaste vir die 2000GT.

Aan die binnekant het die ingewikkelde voorpaneel dit stresvol gemaak om toerusting te verwyder in die hoop dat niks breek nie. Die houtafwerking wat byvoorbeeld die hele middelkonsole bedek, was bros en verbleik en is ook uiters dun. Die chroomdetail kan nie gebuig word wanneer dit verwyder word nie, en baie van die drade het met die geringste aanraking verkrummel. Die houtstuurwiel veral het 'n aansienlike 'splinter' gehad, wat sorgvuldig gerestoureer moes word om sy strukturele integriteit te behou.

Die oorspronklike stereostelsel is deur 'n veteraanradio-spesialis uitmekaar gehaal, wat die taak opgeneem het om die elektronika uit die 1960's te herbou en dit weer funksioneel te maak. 'n Interessante feit wat tydens hierdie proses ontbloom is, was dat die Toyota-ingenieurs die klankstelsel met klankvervaging tydens die intrek van die lugdrade toegerus het.

Die feit dat die motor ongelooflik kompak is, maak dit nog moeiliker om daaraan te werk, en Wynand jr. het talle knoppe op sy kop om te wys. Al die individuele komponente is in klein plastieksakkies geplaas, gemerk en veilig gestoor voordat dit opgeknop is.

Die enjin

Onder die enjinkap van die Toyota 2000 GT skuil 'n reguit-sessilinder-petrolenjin van 2.0-liter petrol met 'n dubbele bonokas. In nuwe formaat sou hierdie 3M, of in hierdie spesifieke geval, 3M-10256-enjin, 110 kW en 175 Nm wringkrag gelewer het. Die enjin is gekoppel aan 'n 5-gang-handratkas en kan glo 217 km/h haal. Om dit in konteks te plaas - 'n hedendaagse Corolla Sprinter lewer 38 kW en 85 Nm.

Die 2000 GT was dus vir dié handelsmerk 'n groot sprong vorentoe. Maar ná jare se berging en blootstelling aan die elemente, was die 3M-10256 nie juis in 'n goeie toestand nie. Die meeste van die rubberkomponente in die enjinruim het gekraak en sou vloeistof lek, en die meeste van die verkoelingskanale rondom die enjin was verstop met roes en afssaksels wat opgebou het. Die enjin is dus heeltemal kaalgestroop en geheel en al herbou. Hierdie proses behels die aanpassing van groottes en die verkryging van komponente van anderenjins, die skep van pasgemaakte stukke en 'n paar 'ouskool'-se meganiese vaardighede om die oorspronklike enjin te herstel. Hierdie moeisame taak is deur Wessels Motors in Kemptonpark afgehandel en die soepel enjin getuig van die tyd en moeite wat hulle daaraan afgestaan het.

Die meeste van die oorspronklike komponente is vir die hervervaardiging skoongemaak en het dit terug in die enjin gemaak. Items soos ratte en laers is egter vervang om optimale werking te verseker en natuurlik is nuwe pakstukke vir die hermontering gemaak. Wat meer is, is dat splinternuwe monterings vir die naverkope-lugversorgingskompressor, wat aan die kant van die enjin gemonteer is, ontwerp en vervaardig moes word.

Aan die inlaatkant van die enjin merk 'n mens gou die drie tweekeel- Mikuni-Solex 40 PHH Type Q-vergassers op. Hierdie drie vergassers is kaalgestroop en skoongemaak, van nuwe seëls en pakstukke voorsien en uiteindelik vir die beste verrigting heringestel.

Laastens het die klepdeksel 'n nuwe laag swart verf gekry en kontrasterende rooi ontstekingskabels is aangebring om die enjin daardie ekstra tikkie karakter te gee.

Voltooi

Noudat die Toyota 2000 GT voltooi is, beplan TSAM om die plaaslike motormedia van naby en persoonlik met die model te laat kennis maak om sy ongelooflike reis te deel.

Toyota het egter planne om die skaars model die een of ander tyd vir die publiek uit te stal asook om aan die gesogte Suid-Afrikaanse Concourse-kompetisie deel te neem. Nog inligting rakende hierdie openbare uitstallings sal mettertyd gekommunikeer word.

- Einde -