TOYOTA
2000
GT

# TOYOTA 2000GT

### 日本で初めての本格的高級グランド・ツーリング

いままでわが国には、所有することの誇りと感激、運転することの喜びと満足とを与えてくれるスポーツカーはありませんでした。トヨタ2000ＧＴは、日本のトップメーカー、トヨタがお届けする最高級グランド・ツーリング。世界でも、2000ccクラスで、これほど高性能な、これほど豪華なスポーツカーは他にありません。

### 3つの世界新記録と13の国際新記録を樹立

トヨタ2000ＧＴは1966年10月、ＪＡＦとＦＩＡのルールによる〈超高速耐久トライアル〉で、平均時速206.18km/h連続走行78時間、16,000kmを走破。３つの世界新、13の国際新記録を樹立しました。とくに世界記録は排気量に制限はなく、特別製の〈走る機械(スピード・マシン)〉やどんな大排気量の車も更新できなかった記録を、この車が破ったのです。

### 世界のトップレベルを行く高性能

トヨタ2000ＧＴは最高速度 220km/h、最高巡行速度 205 km/h。０発進→400ｍ15.9秒、０発進→100km/h 8.6秒。最高出力150ps/6,600r.p.m、最大トルク18kg-m/5,000r.p.mという驚くべき高性能をもっています。それでいながらこの車は、混雑した市街地を走ってもいっこうに平気。いわば〈豪華な実用性〉が自慢です。

### まさにトヨタの先進技術の結晶

トヨタ2000ＧＴには、トヨタの先進技術のすべてがあります。ＤＯＨＣ６気筒エンジン、全輪独立懸架、わが国初の４輪ディスクブレーキ、オーバートップつき前進５段トランスミッションなど、どれひとつを見ても世界水準を行くものばかり。この車こそ、トヨタの先進技術の結晶といえます。

### 部品ひとつひとつまですべて純国産

トヨタ2000ＧＴはスタイリング・デザインはもとより、部品のひとつひとつに至るまで、すべてが純国産です。トヨタはつねに独自の力で技術を高め、新しい道をきりひらいてきました。いたずらに外国の力にたよらないというトヨタの伝統が、ここにも生きています。この車は世界の舞台に日本の自動車技術を示すものです。

### なめらかな曲面に包まれた美しいスタイル

空気抵抗を極端にへらしたボデーは、いかにも華麗で、しかも力強さに満ちています。このスタイルはデザインのためのデザインではありません。設計にあたって、まずエンジン、シャシー、室内寸法などの位置と大きさを決め、それを理想的な形状のボデーで包んだもの。映画007や海外の自動車ショーでも、圧倒的に好評です。

### 最高級GTにふさわしい豪華な本格派のムード

トヨタ2000ＧＴの室内は、最高級スポーツカーと呼ぶにふさわしく、豪華そのものです。木目をふんだんに使った計器盤まわり。ドライバーの視線に合わせた計器類。インストルメント・パネルをおおう厚いパッド。リクライニングつきのバケット・シート。すみずみまで優美で落着いた本格派の雰囲気がただよっているのです。

### これこそクラフトマンシップの成果

トヨタ2000ＧＴは量産される車ではありません。１台ずつつくられ、最高の調子に仕上げられたエンジン。慎重に１点１点吟味された各部の機能部品。すみずみまで注意がはらわれているボデーや室内の仕上げ。完成後に１台１台行なわれる厳重な走行テスト。これこそ良心的なクラフトマンシップの結晶です。



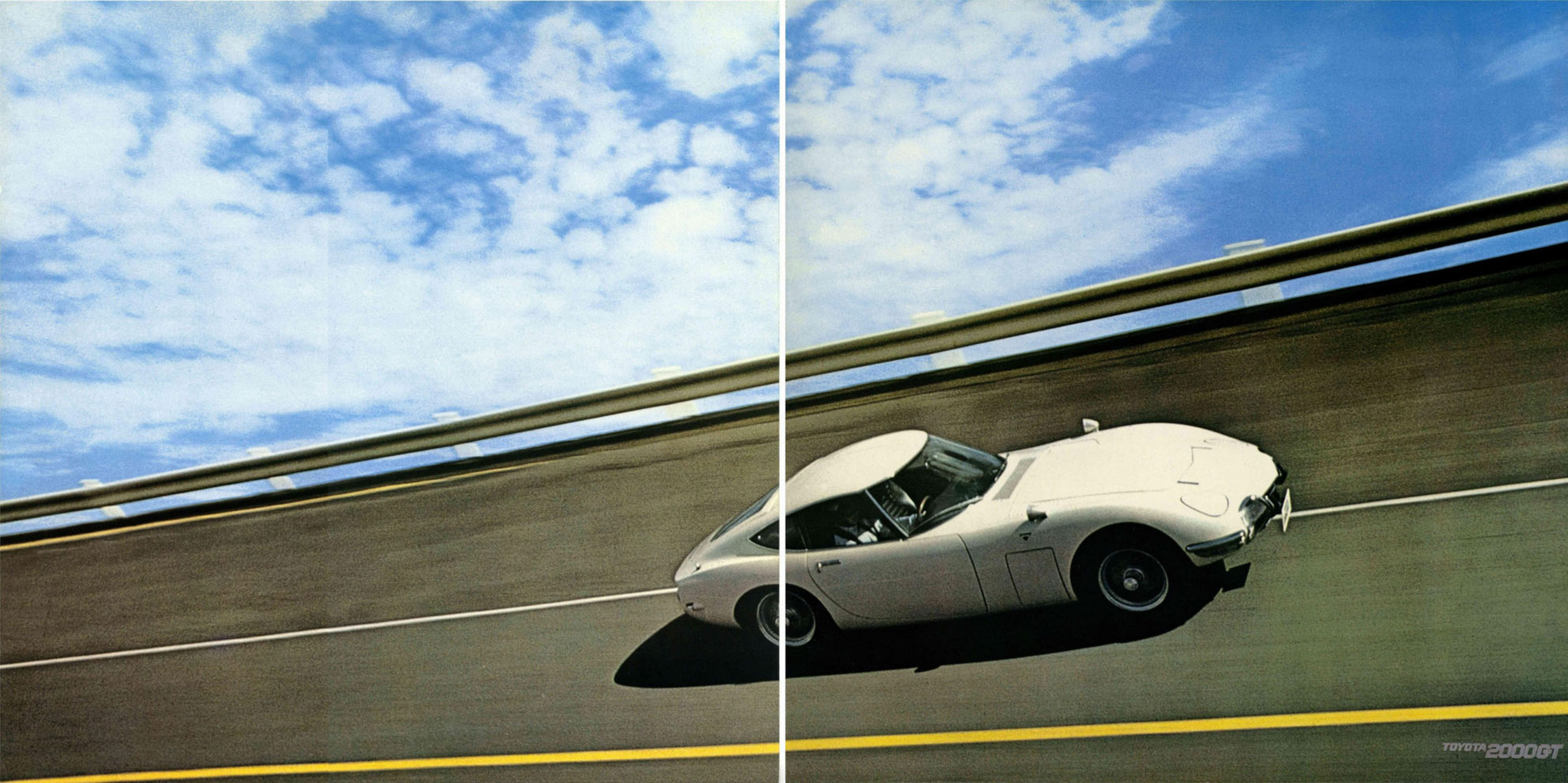

TOYOTA 2000GT 低い車高。なめらかな曲面に包まれた、空気抵抗の少ないボデー。グッと伸びたノーズ。
エア・インテークの両側にはフォグランプが埋めこまれ、夜間はヘッドランプが現われる。




TOYOTA 2000GT ファストバックのルーフライン。コーダ・トロンカのテールエンド。
精悍なデュアル・エキゾーストパイプと、赤いリフレクターがアクセントをそえる。

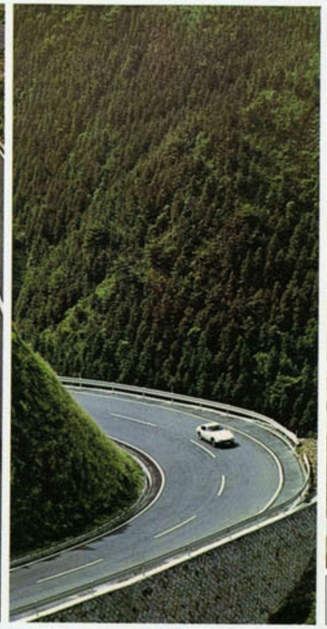



TOYOTA 2000GT 美しいプロポーション。流麗なボディーライン。前方視界はすばらしくよい。ガラスはすべて曲面ガラスを使用。さらにガラスやモール類と外板のあいだにも、全然段がついていない。ドアのオープニングは太きく、乗り降りはラクにできる。


TOYOTA 2000GT









トヨタ2000ＧＴは英国映画「007は２度死ぬ」にジェームズ・ボンドの愛用車として登場。アストン・マーチン等欧米の名車と並んで、全世界の注目をあつめました。






## 3つの世界新記録と13の国際新記録をつくった レコード・カー　トヨタ2000GT

トヨタ2000ＧＴの超高速耐久トライアルは、FIA（国際自動車連盟）とJAF（日本自動車連盟）のルールに従って、昭和41年10月１日から３昼夜、谷田部のテストコースで行なわれました。折りから襲来した台風28号の影響による豪雨と強風の悪条件をはねのけ、トヨタ2000ＧＴは連続走行78時間。平均時速206.18kmの超スピードで、16,000kmを走りつづけたのです。その結果、３つの世界新記録と13の国際新記録を樹立、世界のトップレベルを行くトヨタ技術と、トヨタ2000ＧＴの高性能をみごとに実証しました。この記録は、日本で初めてのＦＩＡ公認記録です。

●トヨタ2000GTの記録
（カッコ内は従来の世界及び国際記録）

| | 種目 | 平均時速 (km/h) |
|---|---|---|
| ①世界新 | 72時間 | 206.02 |
| （フォード・コブラ Cクラス 3000～5000cc | | 202.22） |
| ②世界新 | 15,000km | 206.04 |
| （フォード・コブラ Cクラス 3000～5000cc | | 201.75） |
| ③世界新 | 10,000Mile | 206.18 |
| （フォード・コブラ Cクラス 3000～5000cc | | 200.23） |

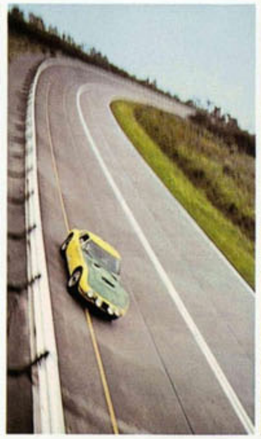
| | 種目 | 平均時速 (km/h) |
|---|---|---|
| ①国際新 | 6時間 | 210.42 |
| （クーパー | | 202.39） |
| ②国際新 | 1,000Mile | 209.65 |
| （ポルシェ | | 186.59） |
| ③国際新 | 2,000km | 209.45 |
| （ポルシェ | | 186.13） |
| ④国際新 | 12時間 | 208.79 |
| （ポルシェ | | 186.25） |
| ⑤国際新 | 2,000Mile | 207.48 |
| （トライアンフ | | 164.15） |
| ⑥国際新 | 24時間 | 206.23 |
| （トライアンフ | | 164.23） |
| ⑦国際新 | 5,000km | 206.29 |
| （トライアンフ | | 164.91） |

| | 種目 | 平均時速 (km/h) |
|---|---|---|
| ⑧国際新 | 5,000Mile | 204.36 |
| （トライアンフ | | 164.94） |
| ⑨国際新 | 48時間 | 203.80 |
| （トライアンフ | | 165.02） |
| ⑩国際新 | 10,000km | 203.97 |
| （トライアンフ | | 164.53） |
| ⑪国際新 | 72時間 | 206.02 |
| （トライアンフ | | 153.09） |
| ⑫国際新 | 15,000km | 206.04 |
| （AC | | 121.889） |
| ⑬国際新 | 10,000Mile | 206.18 |
| （マッコーロマリュス改 | | 111.203） |

●世界記録は日野矢製1,000ccによる従来の国際記録はクラスE（排気量1500～2000cc）の世界最高記録。



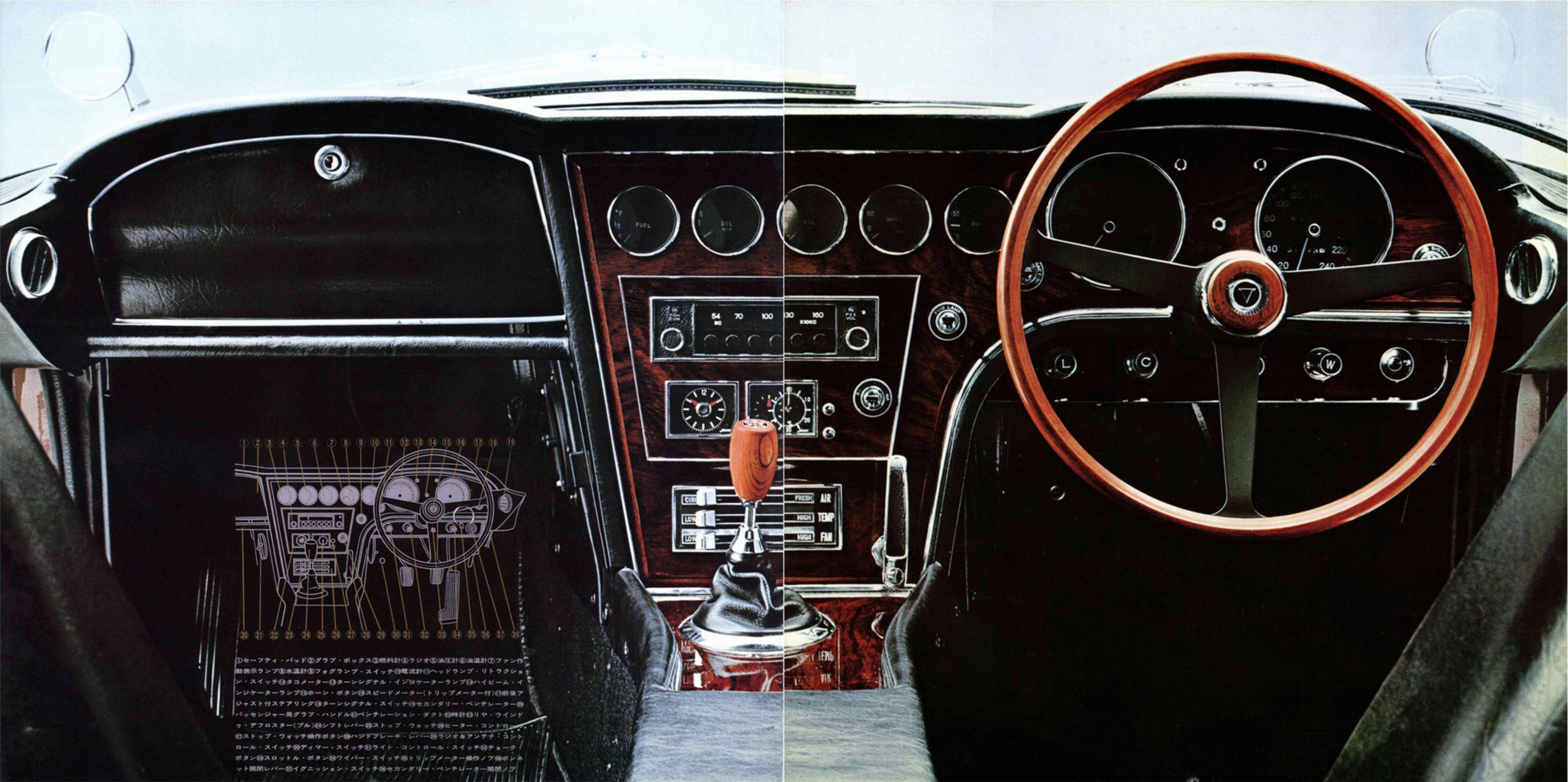






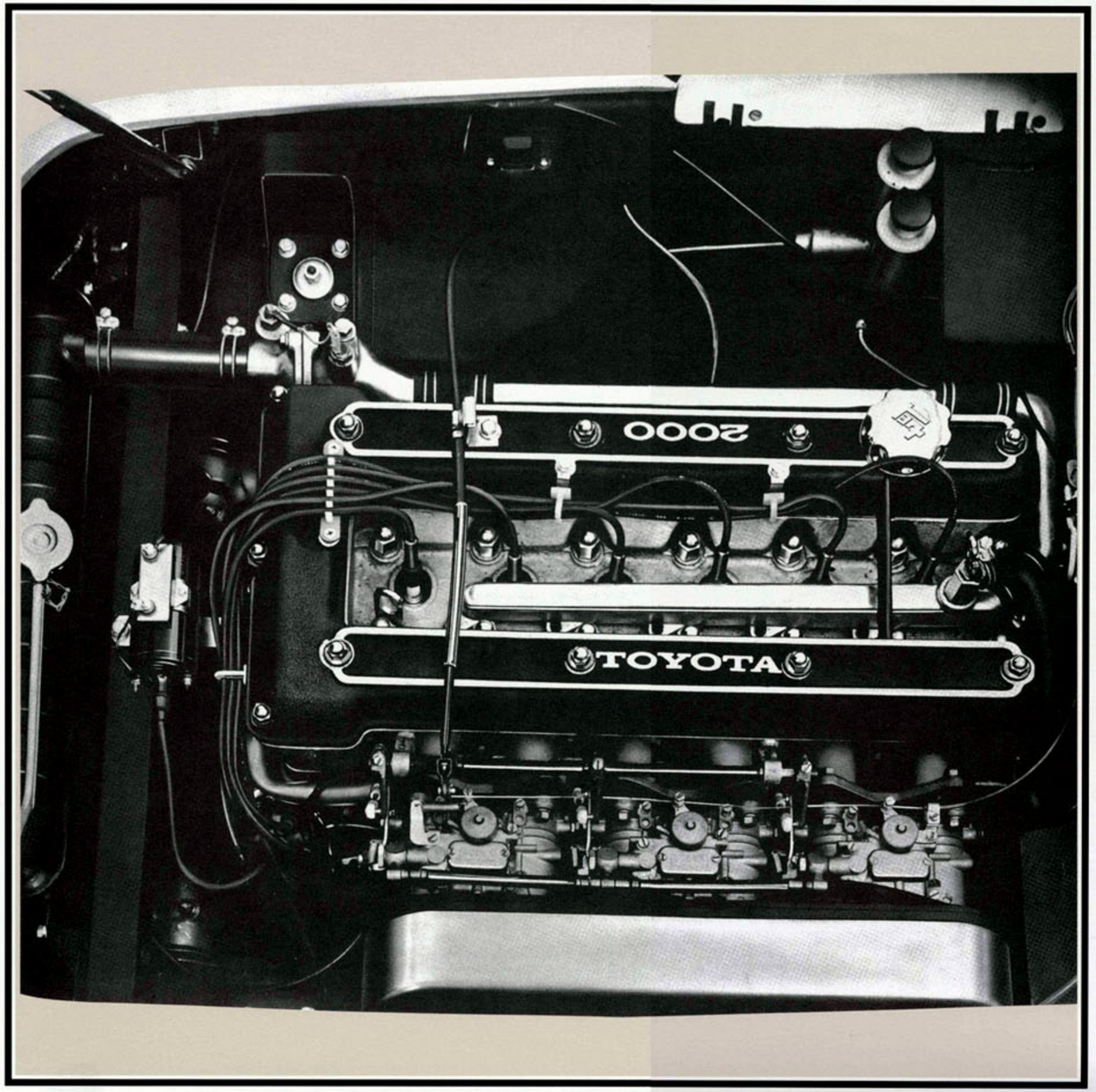


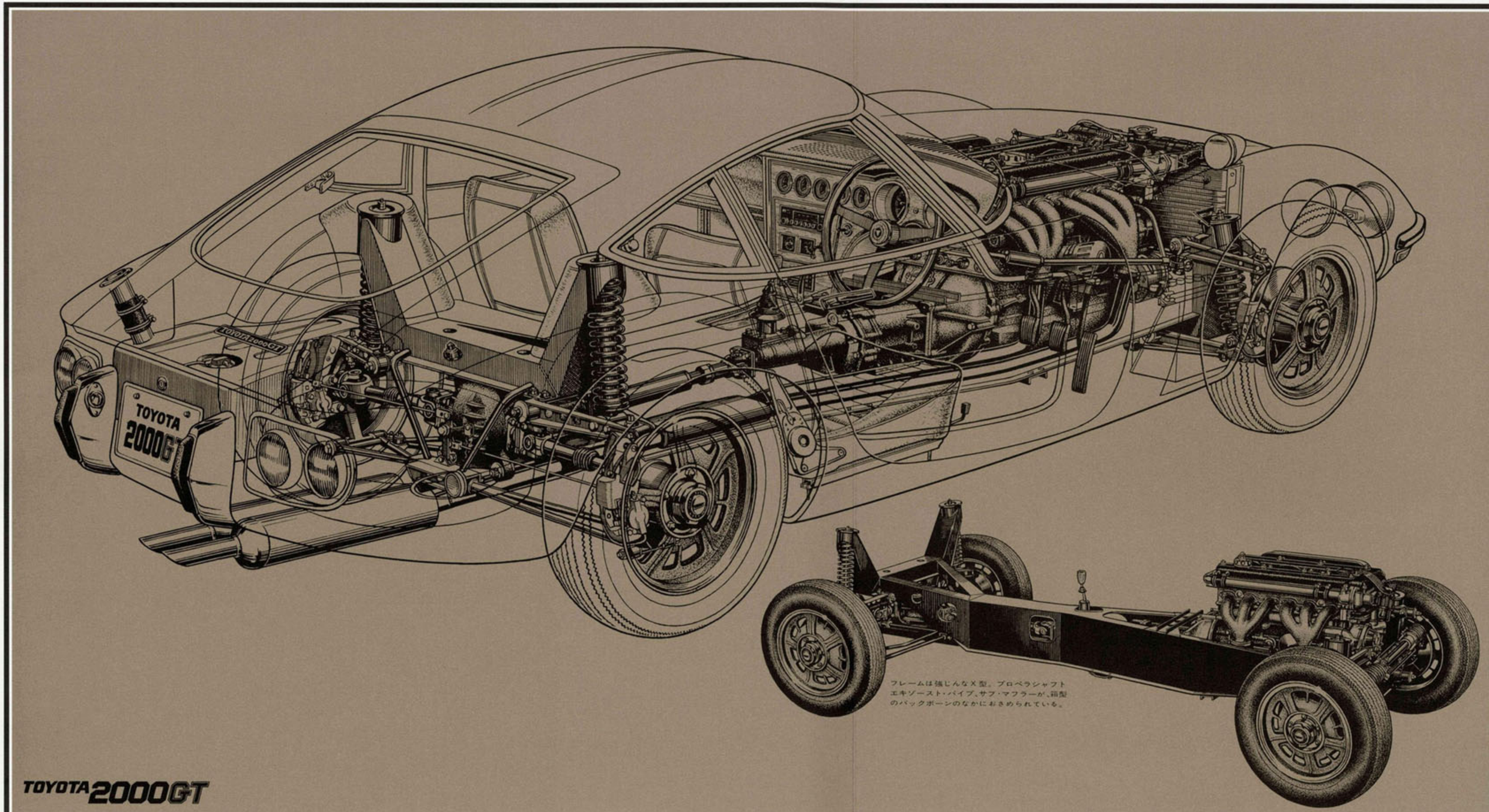





①セーフティ・パッド②グラブ・ボックス③燃料計④ラジオ⑤油圧計⑥油温計⑦ファン作動表示ランプ⑧水温計⑨フォグランプ・スイッチ⑩電流計⑪ヘッドランプ・リトラクション・スイッチ⑫タコメーター⑬ターンシグナル・インジケーターランプ⑭ハイビーム・インジケーターランプ⑮ホーン・ボタン⑯スピードメーター(トリップメーター付)⑰前後アジャスト付ステアリング⑱ターンシグナル・スイッチ⑲セカンダリー・ベンチレーター⑳パッセンジャー用グラブ・ハンドル㉑ベンチレーション・ダクト㉒時計㉓リヤ・ウインドゥ・デフロスター(プル)㉔シフトレバー㉕ストップ・ウォッチ㉖ヒーター・コントロール㉗ストップ・ウォッチ操作ボタン㉘ハンドブレーキ・レバー㉙ラジオ&アンテナ・コントロール・スイッチ㉚ディマー・スイッチ㉛ライト・コントロール・スイッチ㉜チョークボタン㉝スロットル・ボタン㉞ワイパー・スイッチ㉟トリップメーター操作ノブ㊱ボンネット開閉レバー㊲イグニッション・スイッチ㊳セカンダリー・ベンチレーター開閉ノブ



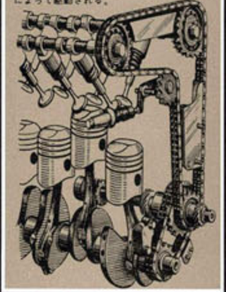

2000
TOYOTA



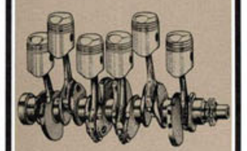

フレームは強じんなX型。プロペラシャフト
エキゾースト・パイプ、サブ・マフラーが、箱型
のバックボーンのなかにおさめられている。

TOYOTA 2000GT

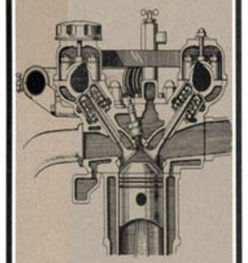
動弁機構はDOHC。弁面積が大きく、しかも慣性重量が少ないので、吸排気効率がよく、高速回転に耐える。2本のオーバーヘッド・カムシャフトは、ダブル・ローラー・チェーンによって駆動される。



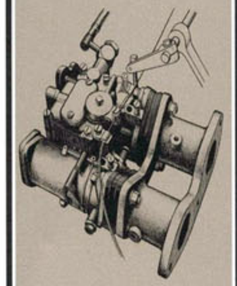
クランクシャフトは、7つのメーン・ベアリングによって支持されていて、高速回転にもビクともしない。カムシャフトは吸排気とも7つのベアリングをもつ。



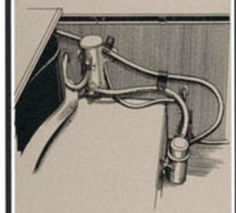
燃焼室は効率のよい半球型。ピストンは高圧縮型。V字型におかれた吸気(IN)、排気(EX)用バルブ。燃焼室頂部に点火プラグがある。混合気はスムーズなポートを通って真直ぐに吸入され、左側のポートから直接排気される。



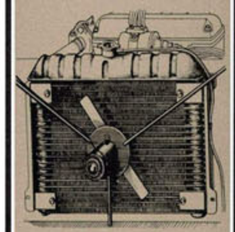
キャブレターは、ソレックス・サイドドラフト双胴型を3基装備。DOHCとともに、高速性能の向上に大きな役割を果たしている。



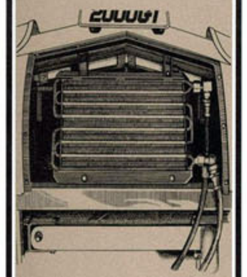
燃料は、よううのメカニカル方式ではなく、リヤのフロア・ボード内に設けられた電磁式フューエル・ポンプで圧送される。



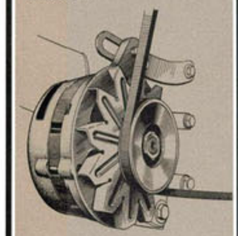
ラジエーターは放熱効果のよいアルミ製。冷却水が横方向に流れる冷却面積の広いクロスフロー型。ホースも冷却水を交換する必要のないロングライフ・クーラントを封入。冷却ファンは水温が上昇した時だけ作動する電動式



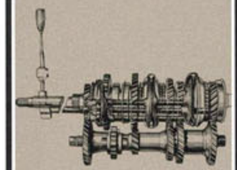
高回転での油温の上昇を防ぐため、アルミ製オイルクーラーを標準装備。時速200kmの走行にも、つねに油温を適正に保つ。



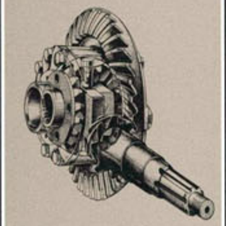
オルタネーターは小型高性能。容量は0.6KWと大きく、電気を大量に消費しても、なお余裕のある設計。



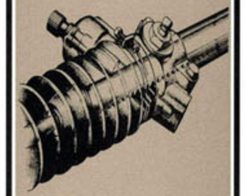
ミッションは前進5段オール・シンクロメッシュ。5速はオーバートップである。(変速比は1速3.143、2速1.636、3速1.179、4速1.000、5速0.844、後退3.238)



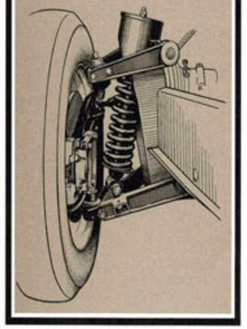
ディファレンシャルには、リミッテッド・スリップ装置が組みこまれている。これはコーナリングの際の車の安定性を高める。
(減速比4.375標準　オプションあり)



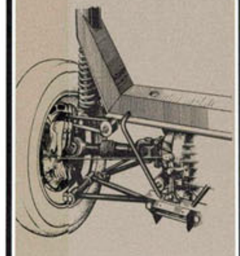
ステアリング装置には、操作の確実なラック&ピニオン式のギヤーを使用。ステアリングシャフトはアイドラー・シャフトと2個のジョイントを介して連結されている。



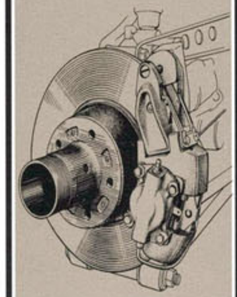
フロント・サスペンションは、ショックアブソーバー内蔵のコイル・スプリングと、上下ウイッシュボーン・アームによる独立懸架。



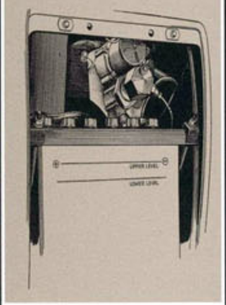
リヤ・サスペンションもウイッシュボーン型の独立懸架。アッパー・アームの上にオイルダンパーが組みつけられ、鍛造のロア・アームにはラジアス・ロッドが組み合わせられている。コーナリング特性をよくするため、リヤにもスタビライザーがとりつけられている。

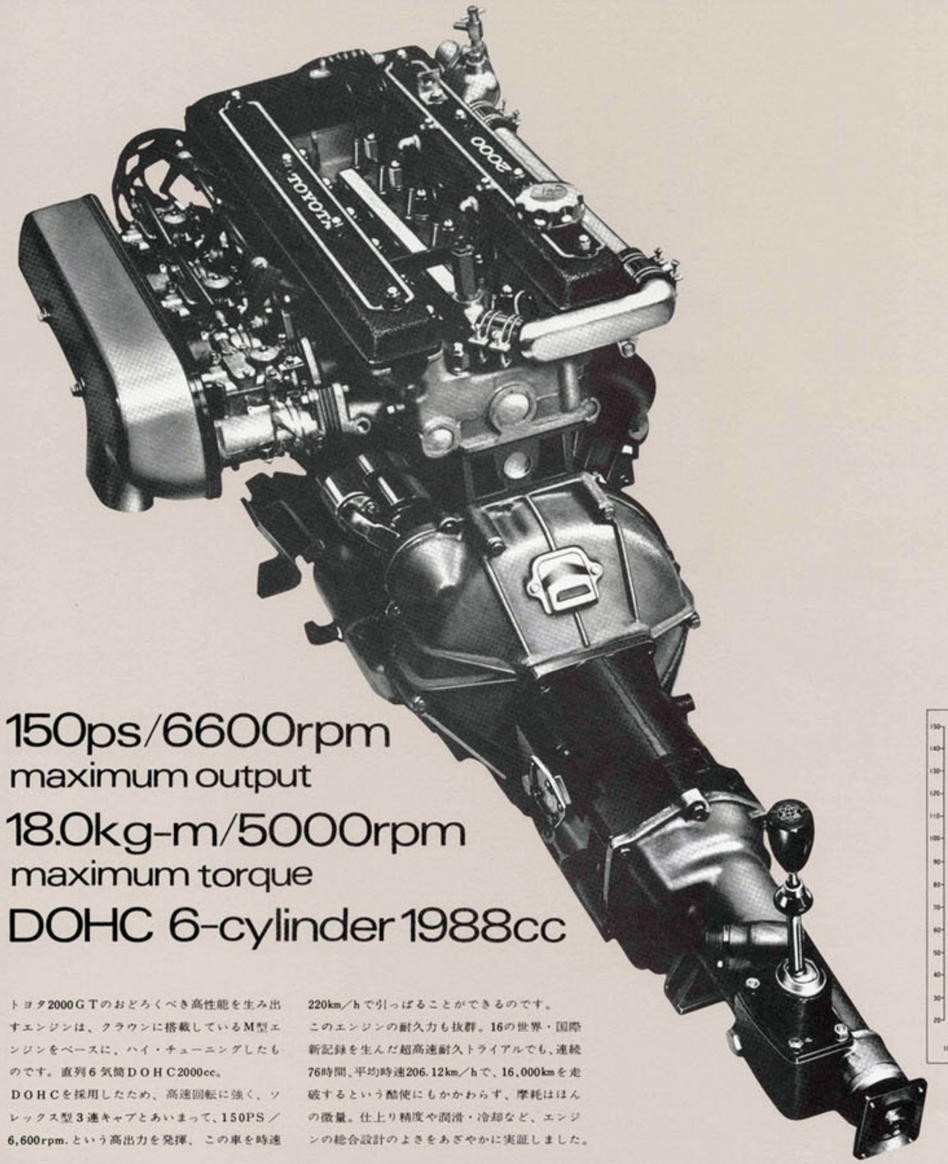


日本で初めて前後輪ともディスクブレーキを採用。高速走行中の使用にも安定を失わない。
(図は後輪用。駐車ブレーキのキャリパーつき)



真空サーボのブレーキ倍力装置を標準装備。ディスクブレーキの効果をいっそう確実にしている。



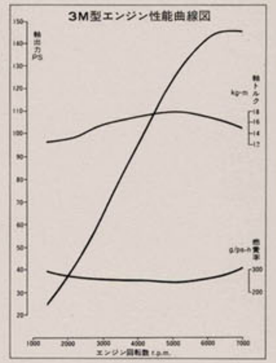



# 150ps/6600rpm
maximum output

# 18.0kg-m/5000rpm
maximum torque

# DOHC 6-cylinder 1988cc

トヨタ2000GTのおどろくべき高性能を生み出すエンジンは、クラウンに搭載しているM型エンジンをベースに、ハイ・チューニングしたものです。直列6気筒DOHC2000cc。
DOHCを採用したため、高速回転に強く、ソレックス型3連キャブとあいまって、150PS／6,600rpm.という高出力を発揮、この車を時速220km／hで引っぱることができるのです。
このエンジンの耐久力も抜群。16の世界・国際新記録を生んだ超高速耐久トライアルでも、連続76時間、平均時速206.12km／hで、16,000kmを走破するという酷使にもかかわらず、摩耗はほんの微量。仕上り精度や潤滑・冷却など、エンジンの総合設計のよさをあざやかに実証しました。

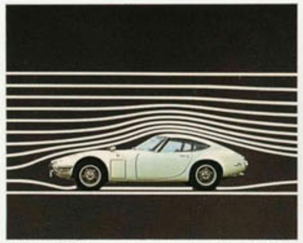


# TOYOTA 2000GT

トヨタ2000ＧＴは、すみずみまで高級スポーツカーの精神に貫かれています。ドライビング・ポジションひとつを見ても、ペダルの位置を基準にして、シートの前後移動、背もたれの角度調整、ステアリングの長さの調整と、３つのアジャストが可能。体格にあわせて、いわゆるストレッチ・アームの運転ができます。ずらりと並んだ計器類は深いフードをもちガラスは完全に無反射。しかもすべての計器がドライバーの視線に合わせて、斜めにとりつけてあるという入念さ。ラリーなどにそなえて、ストップ・ウォッチまで完備しています。ドームランプのほか、計器盤左右にはカーテシランプも点灯します。ヒーターは温度調節の自由なエア・ミックス式。３段の強力ファンをもっているので、ベンチレーションとしても使え、夏の走行も快適です。

ヘッドランプは引込み式。アウトサイド・ミラーは砲弾型、ワイパーも決して浮きあがらないスケルトン構造、４輪ディスクブレーキや、ラック＆ピニオン式ステアリングなど、すべてにハイ・スピード走行に対する配慮が行きとどいています。

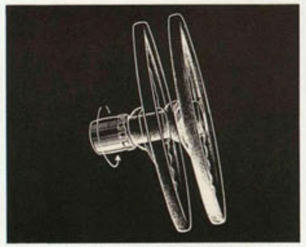
塗色も豪華なサンダーシルバー・メタリック、ペガサス・ホワイト、ソーラー・レッドと３色揃っています。



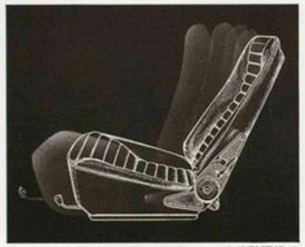
前面面積を極度にへらすため、ノーズ先端は面というより線になっている。空気抵抗は非常に少ない。



ヘッドランプはわが国で前例のないリトラクタブル。昼間は引込めて空気抵抗をへらす。(フォグランプ標準装備)



ステアリング・ポストは運転姿勢に合わせて前後に調節できるわが国では初めての機構。



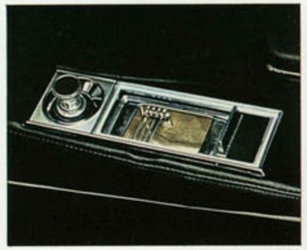
本格的なバケットシート。前後に14cmも移動調節できる。リクライニング装置つき。



前進５段のフロアシフト・レバー・ノブは、美しい木製。卵の上半を切ったような形。にぎりやすい。



バックミラーはつまみひとつで昼夜の切換えができる。夜間用は後続車のライトのまぶしさを消す。



ドライバー側、パッセンジャー側とも、ドアの内側にライターつきの灰皿が設けられている。



コンソールのうしろに、カーテシ・ボックスが設けられている。ここにも木目が美しい。



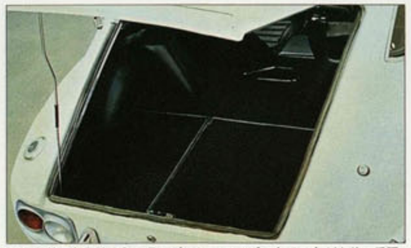
ホイールは軽く、バランスのよいマグネシューム合金製。着脱に便利なセンター・ノックオフ式。



美しくメッキされたデュアル・エキゾースト・パイプ。いかにも精悍な印象を与える。



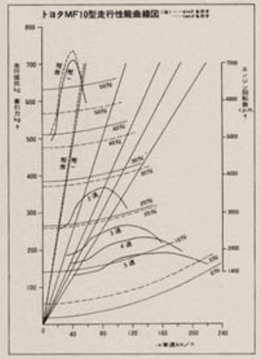
リヤ・ウインドゥは熱線入りガラスを使用。窓ガラスのくもりは一瞬のうちに除かれる。大きな窓のため後方視界のよさも抜群。

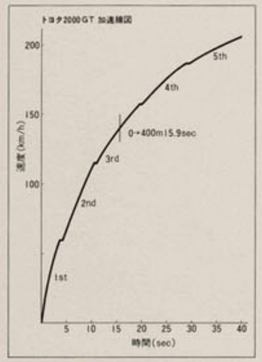


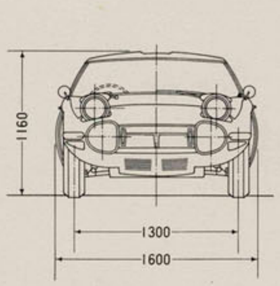
バックドアをあけると、ラッゲージ・コンパートメントがあり、手廻り品などを格納できる。荷物の出し入れも非常にラク。

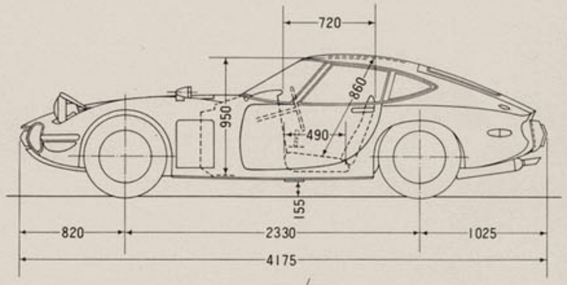


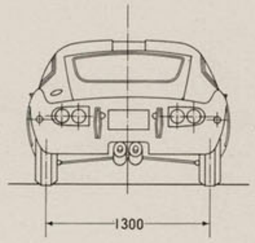

リヤのフロア・ボードの下に、スペアタイヤ、工具、燃料タンクなどがコンパクトに収められている。どこにも無駄な空間はない。

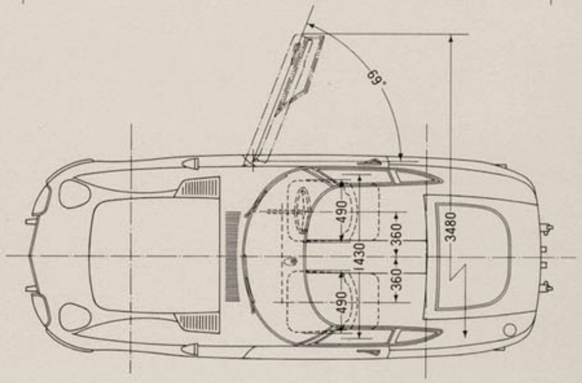



## トヨタ2000GT仕様

| 車名 | トヨタ2000ＧＴ |
|---|---|
| 車両型式 | MF10 |
| ●寸法・重量 | |
| 全長 mm | 4,175 |
| 全幅 〃 | 1,600 |
| 全高 〃 | 1,160 |
| ホイール・ベース 〃 | 2,330 |
| トレッド（前） 〃 | 1,300 |
| 〃（後） 〃 | 1,300 |
| 最低地上高 〃 | 155 |
| 室内長 〃 | 720 |
| 〃 幅 〃 | 1,430 |
| 〃 高 〃 | 950 |
| 車両重量 kg | 1,120 |
| 乗車定員 名 | 2 |
| 車両総重量 kg | 1,230 |
| ●性能 | |
| 最高速度 km／h | 220 |
| 最高巡行速度 〃 | 205 |
| 0→400 m Sec | 15.9 |
| 0→100km／h 〃 | 8.6 |

| | |
|---|---|
| 登坂能力 Sin $\theta$ | 0.567 |
| 最小回転半径 m | 5.0 |
| ●エンジン | |
| エンジン型式 | 直列６気筒 DOHC |
| 内径×行程 mm | 75×75 |
| 総排気量 cc | 1,988 |
| 圧縮比 | 8.4 |
| 最高出力 PS／r.p.m. | 150／6,600 |
| 最大トルク m·kg／r.p.m. | 18.0／5,000 |
| キャブレター | ソレックス型３連 |
| 燃料タンク容量 $\ell$ | 60 |
| バッテリー V—A.H. | 12—45 |
| オルタネーター KW | 0.60 |
| ●走行伝導装置 | |
| クラッチ | 乾燥単板油圧操作式 |
| トランスミッション | 前進5段，後退1段，オールシンクロメッシュ |
| 操作方式 | フロア・シフト |
| 変速比 第１速 | 3.143 |
| 〃 第２速 | 1.636 |
| 〃 第３速 | 1.179 |
| 〃 第４速 | 1.000 |

| | |
|---|---|
| 変速比 第５速 | 0.844 |
| 〃 後退 | 3.238 |
| 減速機歯車形式 | ハイポイド・ギヤ |
| 〃 減速比 | 4.375（4.111，4.625オプション） |
| 差動機 | リミテッド・スリップ装置付 |
| ステアリング形式 | ラック＆ピニオン |
| ブレーキ | 油圧ディスクブレーキ(前・後) |
| 駐車ブレーキ形式 | 機械式後２輪制動 |
| ●懸架装置 | |
| 前輪懸架装置 | 独立懸架 |
| 後輪懸架装置 | 独立懸架 |
| ショック・アブソーバー | 油圧複動筒型（前・後） |
| スタビライザー | トーションバー式（前・後） |
| フレーム形式 | X型 |
| タイヤ | 165 HR 15（前・後） |

本仕様は改良のため予告なく変更することがあります。

トヨタ2000ＧＴは、２年または５万kmの長期保証つき。指定機構のサービス期間が、いままでの２倍以上になりました。

トヨタ自動車工業株式会社　トヨタ自動車販売株式会社

このカタログは、復刻版です。
この車は1967年～69年にトヨタ自動車販売株式会社が販売していました。
制作：明林印刷株式会社　TEL 03-3552-5678