



Nissan Heritage Collection

Achter gesloten deuren

Automuseum | Het hoofdkantoor van Nissan staat in Yokohama, Japan. Behalve kantoren en fabrieken is daar een heel bijzondere ruimte te vinden. In de "Nissan Heritage Collection" worden namelijk auto's uit de historie van het merk bewaard. Alle Nissans, van de eerste personenauto uit 1930 tot de laatste racewagen, worden hier gekoesterd. Deze bijzondere garage is echter niet geopend voor het publiek. Na heel lang aandringen, mocht Autozine toch een kijkje nemen.

De "Nissan Heritage Collection" is niet voor het publiek opengesteld. Desondanks staan alle auto's er smetteloos bij en is de collectie keurig chronologisch geordend. En... voor een privé-collectie is de omvang gigantisch! De ruimte meet zo'n 5.600 vierkante meter en herbergt ruim 400 auto's.

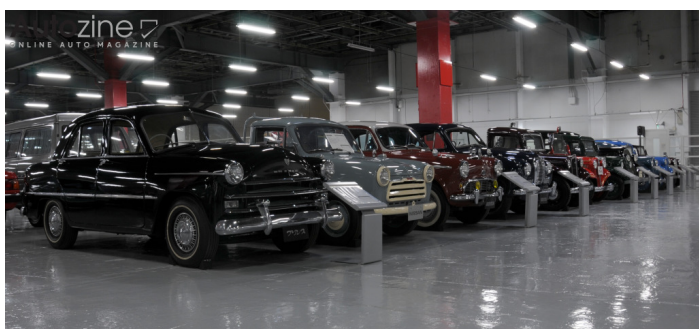


Net als veel andere automerken, is Nissan ontstaan uit het samengaan van diverse andere ondernemingen. De eerste auto's die de bezoeker begroeten, dragen daarom geen Nissan-logo. De meest prille modellen hebben een "Jidosha Seizo Co", "Tama" of "Prince" logo op de neus. Tama bouwde al in 1947 elektrische auto's. Na de tweede wereldoorlog was brandstof in

Japan schaars en elektrisch rijden was toen al een logische oplossing. Prince bracht kennis in op het gebied van sportieve auto's.



Later volgde de naam "Datsun", die bij velen nog steeds bekend is. Het lijkt wat vreemd, maar de Nissan-collectie omvat ook een aantal Austins. In 1959 bouwde Nissan deze auto's in licentie, puur om de kunst af te kijken van de Britten.



De meeste auto's in de collectie zijn na vele jaren van trouwe dienst gedoneerd door hun eigenaren, om de auto op die manier een waardige oude dag te gunnen. Dat betekent ook dat bij iedere auto een verhaal hoort. Zo is er een Prince Sedan Deluxe (zwarte auto, als eerste in de rij) die door keizer Akihito is gebruikt als lesauto. Op zijn eigen landgoed gebruikte hij de auto om te oefenen. Een blik op de kilometerteller leert dat hij welgeteld 91 km nodig had om zijn rijbewijs te halen.

"Vanaf het
prilste begin is Nissan een zeer innovatief
merk geweest"



In de jaren '60 verschenen de eerste Bluebirds en Skylines. De eerste Skyline ("GT-A") was vooral een showauto, stamt uit 1962 en was vormgegeven door de Italiaan Giovanni Michelotti. De prijs was voor die tijd astronomisch hoog en slechts 60 exemplaren werden verkocht. Twee jaar later kwamen prestaties op de eerste plaats en maakte Nissan / Prince een einde aan de alleenheerschappij van Porsche in de autosport.



Een waar design-hoogstandje is de eerste Nissan Silvia. In tegenstelling tot wat de geruchten zeggen, is deze schoonheid door een Japanner getekend. Het lijnenspel is slechts op details door een Europese ontwerper verfijnd.



In de jaren '70 was Nissan in een hevige strijd gewikkeld met Toyota. Nissan maakte producten die technisch superieur waren, maar Toyota had de marketing beter voor elkaar en wist daarom uiteindelijk meer succes te boeken. Zo was de "Cherry" in 1970 de eerste voorwielaangedreven Nissan. De Skyline arriveerde bij de generatie GT-E en kreeg onder druk van de milieuwetgeving voor het eerst brandstofinjectie.



In de jaren '80 was Nissan actiever en succesvoller in de autosport dan ooit tevoren. Tegelijkertijd werden de eerste retro-modellen geïntroduceerd. De "Be-1" was zo succesvol dat auto's in een loterij werden gegund aan kopers. Voor die tijd een technisch hoogstandje was het gebruik van recyclebaar kunststof. De opvolger van de Be-1 is de "Pao". Dit model uit 1989 is tot op de dag van vandaag een gewilde klassieker.



In 1991 werd Nissan gevraagd een auto op maat te bouwen voor het staatshoofd. Een bestaand model werd geconverteerd tot cabriolet, met verhoogde zitting achterin. Omdat de auto ook gebruikt zou worden in gesloten ruimtes (zoals een stadion), werd gekozen voor elektrische aandrijving.



Uit de recente geschiedenis zijn vooral sportwagens in de collectie opgenomen. Heel bijzonder is de uit 1998 stammende "R390 GT1". Een wedstrijdreglement vereistte dat de deelnemende auto's gebaseerd zijn op bestaande personenauto's. In plaats dat Nissan een personenauto ombouwde tot racewagen, bouwden de specialisten één personenauto-uitvoering van de beoogde racewagen om op die manier toch aan de regels te voldoen. Ondanks de uitzinnige prijs meldde zich een koper, maar Nissan gaf er de

voorkeur aan om de auto in de eigen collectie op te nemen.



merk geweest. Daarbij heeft autosport altijd een belangrijke rol gespeeld. Het stap-voor-stap kunnen aanschouwen van de historie van Nissan geeft niet alleen een beter begrip van het merk, maar vooral enorme bewondering. ■



Conclusie

Wie vanuit Amsterdam vertrekt, 11 uur in het vliegtuig zit en vervolgens nog twee uur per auto reist, staat uiteindelijk voor de deur van het hoofdkantoor van Nissan. Die deur is tot op heden echter gesloten gebleven voor buitenstaanders. Na heel veel onderhandelen mocht Autozine als eerste Nederlandse medium een kijkje nemen en dat was meer dan de moeite waard!

De verwachting was namelijk dat de Heritage Collection slechts een "loods met klassieke Nissans" zou zijn. In feite is het een enorme ruimte die meer auto's bevat, beter is gedocumenteerd en beter is verzorgd dan menig commercieel museum! Daarom geeft de collectie een perfect beeld van het merk. Vanaf het prilste begin is Nissan een zeer innovatief

