



Katsumi oldtimer collectie

Ver ver verleden

Automuseum | Regelmatig ontvangt de redactie van Autozine uitnodigingen om (privé) collecties te komen bezichtigen. Meestal betreft het sportwagens. Indrukwekkend, maar iedereen met een goed gevulde portemonnee kan exoten kopen. De uitnodiging van de heer Katsumi was een stuk interessanter: hij verzamelt klassieke Japanse auto's die een stempel hebben gedrukt op de Japanse auto-industrie.

Een bezoekje aan de verzameling van Katsumi heeft echter iets meer voeten in de aarde dan een bezoekje aan de gemiddelde verzamelaar. Zoals de naam van de gastheer en de aard van de collectie al doen vermoeden, staan deze auto's niet om de hoek.

De loods waarin de auto's staan bevindt zich in Saitama, Japan. Dat betekent dertien uur vliegen om vervolgens twee uur in de trein te zitten. Daar staat de heer Katsumi te wachten, die op diplomatieke toon laat weten dat er nu een autorit van een klein uur volgt.



Wat na dik 10.000 km reizen wacht, is een weinig imposant uitziende groene loods in een anoniem boerendorpje zoals er zo veel zijn in Japan. Binnen lijkt zich op het eerste gezicht een tweedehands

kledingwinkel te bevinden.

Sterke verhalen

Onder stapels doeken, linnengoed en wat dies meer zij komen dan eindelijk de beloofde klassiekers te voorschijn. En met het wegnemen van de doeken, komen ook de sterke verhalen los.

Katsumi heeft overduidelijk een zwak voor "weesjes". Zo redde hij dertig jaar geleden een driewieler brandweerauto van het merk Giant van de sloop. Ooit was deze dochteronderneming van Nissan toonaangevend en bouwde het zelfs vliegtuigen. Nu resteert alleen nog deze obscure driewieler.



Ook de "Datsun Fairlady" (een verre voorloper van de huidige Nissan 370Z) is gered van de sloop en wel door een in Japan beroemde autojournalist. Bijzonder aan dit model is dat het een linksgestuurd exemplaar betreft, bedoeld voor de Amerikaanse markt. Toen Katsumi hoorde van dit bijzondere exemplaar, wilde hij het tegen iedere prijs bemachtigen. Inmiddels behoort de auto al zo'n 40 jaar -ongerestaureerd- tot het vaste deel van de collectie.

"Terwijl musea publiek trekken met sportwagens, richt Katsumi zich juist op vergeten merken die pionierswerk hebben gedaan"



Let ook op het geresteureerde witte exemplaar er naast, dat geheel uit kunststof vervaardigd is. Het betreft hier namelijk het prototype van de Fairlady!

Vreemde eend in de bijt

Tussen de vaak aandoenlijke kleine Japanse autootjes lijkt een voertuig uit de toon te vallen: een "Ford V8" vrachtwagen. Het blijkt hier echter om een in Yokohama onder licentie gebouwd exemplaar te gaan uit de jaren '30 van de vorige eeuw.



In die tijd waren de wegen in Japan veelal niet geasfalteerd en werden vrachtwagens met watertanks gebruikt om de paden berijdbaar te houden. Deze V8 is niet alleen het laatst overgebleven exemplaar, maar werd ook nog eens gebruikt om de paden van de paleistuinen in conditie te houden.



Nog zo'n vergeten juweel is de OHTA, een merk dat inmiddels is opgegaan in Nissan. Het hier getoonde model uit 1953 is het laatste dat het merk ooit heeft gebouwd.

Kei-cars

De trots van de collectie is zijn de twee "Flying Feathers". In Japan genieten kleine auto's (max. 3 meter 30 lang, 1 meter 40 breed) sinds jaar en dag belastingvoordeel. Een voorloper van deze zogenaamde "kei cars" is de Flying Feather uit 1955. Ontwerper Tomiya bouwde in opdracht van Suminoe Seisakusilyo 50 exemplaren, maar heeft ondanks deze geringe oplage een stempel op de Japanse auto-industrie gedrukt.



Technisch gezien liet de Flying Feather veel te wensen over. Zo waren de wielen afkomstig van een motorfiets en was de dakconstructie slecht afgekeken

van de Citroën 2CV. Met slechts trommelremmen achter remt de Flying Feather in het beste geval beroerd en in veel gevallen helemaal niet.

In 1957 probeerde Tomiya het daarom opnieuw, dit keer in dienst van de firma "Fuji Jidosha". De "Fuji Cabin" behoort nog altijd tot de kleinste auto's ooit gebouwd en is meer een overdekte scooter dan een auto. Het overduidelijk ongerestaureerde exemplaar betreft een prototype met een "stuurknuppel", slechts één deur en één koplamp.



In de loop der jaren is het andere exemplaar gerestaureerd, zodat de "plastic monocoque body" er nu weer als nieuw uitziet. Rijden doet Katsumi desondanks zelden met deze dwergautootjes. "Ze zijn naar hedendaagse maatstaven gevaarlijk en luidruchtig. Bovendien zijn ze zo traag dat je beter kan gaan wandelen. Dit zijn daarom auto's die je wil hebben, maar waar je niet mee wil rijden". Dat hebben we dus ook niet gedaan.



Na het bezoek gaan alle doeken weer over de auto's en gaan ze weer in rust. Slaap lekker!

Conclusie

Sinds zijn tienerjaren was Hayashi Katsumi gek van auto's. En vanaf het moment dat hij zijn eerste auto kocht, droomde hij ervan om een eigen automuseum te openen. Ondanks een enorme verzameldrift en een onmiskenbaar talent om auto's te restaureren, is het museum er nooit gekomen. De juridische en praktische barrières waren simpelweg te groot.

Toch doet deze privé-collectie niet onder voor het gemiddelde museum. Omringd door duizenden autobladen en ontelbare onderdelen koestert Katsumi een verzameling auto's die een interessant beeld geeft in de ontwikkeling van de Japanse auto-industrie. Terwijl musea publiek trekken met sportwagens, richt Katsumi zich juist op vergeten merken die pionierswerk hebben gedaan. En dat maakte de lange reis naar Japan absoluut de moeite waard. ■

