



Nissan Heritage Collection

Detrás las puertas

Museo de coches | La sede principal de Nissan está en Yokohama, Japón. Aparte de las oficinas y fábricas hay un espacio muy especial allí. En "Nissan Heritage Collection" guardan todos los coches de la historia de la marca. Todos los Nissan, desde el primero de 1930, son tratados con afecto. Este garaje especial no está abierto al público. Después de insistir mucho, permitieron la entrada de Autozine.

"Nissan Heritage Collection" no está abierto al público, pero los coches están parados imaculadamente y en orden cronológico. Y... para una colección privada la dimensión es gigantesca! El espacio mide alrededor de 5.600 metros cuadrados y alberga más de 400 coches.

escasos en Japón y la conducción eléctrica parecía una solución lógica. Prince participaba en la nueva compañía con sus conocimientos de coches deportivos.



Como muchas otras marcas, Nissan es el resultado de la fusión de diversas compañías. Por eso, los primeros coches que encontramos, no llevan el logo de Nissan. Los modelos más antiguos tienen logos de "Jidosha Seizo Co", "Tama" o "Prince" en el capó. Tama ya construía coches eléctricos en 1947. Después de la segunda guerra mundial los combustibles eran

Luego seguía el nombre "Datsun", que muchos conocemos aún. Parece extraño que la colección Nissan contenga un número de Austin. En 1959 Nissan construía coches de esta marca inglesa en licencia, solamente para copiar el arte de los británicos.



La mayoría de los coches en la colección son donados por sus propietarios después de muchos años de fiel servicio. Así les han concedido una digna jubilación. Esto significa también que cada coche tiene su historia personal. Por ejemplo, hay un Prince Sedan Deluxe (el coche negro, primero en la fila) que fue usado por el emperador Akihito para sus clases de conducción. En su propia estancia practicaba con este coche. Una mirada en el cuentakilómetros nos enseña que el emperador necesitaba a penas 91 kilómetros para conseguir su licencia.



En la década de los sesenta aparecieron los primeros Bluebirds y Skylines. El primer Skyline ("GT-A") de 1962 era más que todo un coche para exhibiciones, y fue diseñado por el italiano Giovanni Michelotti. El precio de entonces era astronómico y solamente vendieron sesenta ejemplares. Dos años después, la empresa puso las prestaciones en primer lugar y Nissan/Prince terminó con la monocracia de Porsche en el mundo de las carreras de coches.



Una hazaña de diseño era el primer Nissan Silvia. Los rumores dicen otra cosa, pero esta belleza fue realmente dibujada por un japonés. El juego de líneas fue refinado en algunas detalles por un diseñador europeo.



En los años 70 Nissan estaba compitiendo duro con Toyota. Nissan fabricaba coches que eran técnicamente superiores, pero Toyota tenía más éxito en el campo del marketing, y al final lograba más éxitos comerciales. De esta manera, el "Cherry" era en 1970 el primer Nissan con tracción delantera. El Skyline se juntó con la generación GT-E y bajo presión de las leyes del medio ambiente recibía por primera vez inyección de combustible.



Nissan era más activo y más exitoso que nunca antes en el deporte automovilístico de los años 80. Al mismo tiempo introdujeron los primeros modelos retro. El "Be-1" tenía tanto éxito que los coches era concedidos a los interesados a través de una lotería. Una hazaña técnica de esta época era el uso de plástico reciclable. El sucesor del Be-1 es el "Pao". Este modelo de 1989 es hasta el día de hoy un clásico muy buscado.

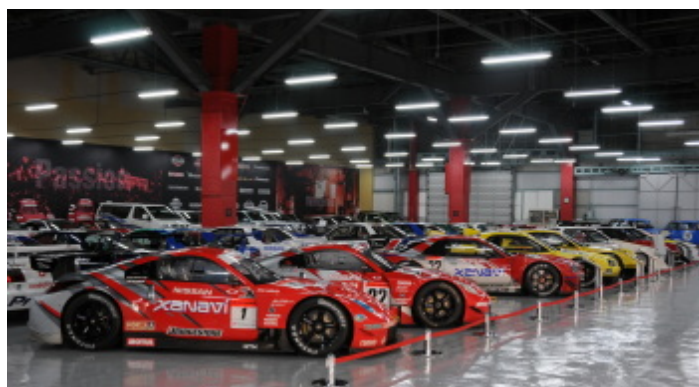


Pidieron a Nissan, en 1991, construir un coche a medida para el jefe de estado. Un modelo existente fue convertido en cabriolet, con un asiento trasero

elevado. El coche iba a ser usado también en ambientes cerrados (como los estadios de deportes) y entonces eligieron tracción eléctrica.



De la reciente historia han incluido en la colección sobre todo coches deportivos. Muy especial es el "R390 GT1" de 1998. Un reglamento de carrera exigía que los coches participantes fueran basados en modelos existentes. En lugar de convertir un automóvil en coche de carrera, los especialistas de Nissan construyeron un (1!) ejemplar para la venta, para de esta manera cumplir con los reglamentos. A pesar del precio exorbitante, había un interesado, pero Nissan prefería incluir el coche en su propia colección.





Conclusión

El que sale de Amsterdam, está durante once horas en un avión y luego viaja dos horas en coche, llega a la puerta de la sede principal de Nissan. Hasta ahora, esta puerta ha quedado cerrada para personas ajenas. Después de muchas negociaciones, permitieron a Autozine como primer medio de comunicación neerlandés entrar y mirar. Valió la pena!

Esperábamos que la Heritage Collection fuera nada más que un "galpón con Nissan clásicos". En realidad era un espacio enorme con más coches, mejor documentación y mejor cuidado que muchos museos comerciales. Por eso, la colección representa una imagen perfecta de la marca. Desde los comienzos más tiernos, Nissan ha sido una marca innovadora. El deporte automovilístico ha jugado siempre un papel importante. Observar paso por paso la historia de Nissan, causa no solamente una mejor comprensión de la marca, sino también una enorme admiración. ■

