

Une perception pas 'collection' ? Pas assez des palmarès en compétition.....pas assez d'héritage ?

Un peu d'histoire donc :

Ici en plein démarrage en 1910 J !



C'est vrai qu'ici en Europe on ne compte pas un volume important de voitures de collection Japonaises mais il y en a ici et la majorité sont chez nous. Ils deviennent de plus en plus populaires malgré leur modeste présence dans la presse et Nissan en particulier a commencé la fabrication des voitures depuis 1933 – voir dessous :

Kwaishinsha Co. et Jitsuyo Jidohsa Co. ont fusionné en 1926 pour former Dat Jidosha Seizo Co., qui, en 1931, est devenu affilié à Tobata Casting, une entreprise fondée plus tôt par Aikawa. Cela conduirait deux ans plus tard à la création de Nissan Motor Co.

La première petite taille voiture de tourisme Datsun est sorti de la ligne d'assemblage à l'usine de Yokohama en Avril 1935, et les exportations de véhicules vers l'Australie ont également lancé la même année. Voitures Datsun symbolisaient les progrès rapides du Japon dans l'industrialisation moderne à l'époque.

Le fondateur était Yoshisuke Aikawa, le brillant leader de la nouvelle Nissan combine.

Gorham automotive tricycle 1920, qui est devenu la base pour le premier 4-roues produit par Jitsuyo Jidosha Co., Ltd, l'une des trois sociétés qui ont formé la société moderne Nissan.



Masujiro Hashimoto et ses employés sont représentés célébrer l'achèvement de la Dat 'Lila light' voiture à Mars 1921.



L'usine d'Osaka Dat Jidosha Seizo Co. est représenté autour de 1930.



La première Datsun, avec une cylindrée de 722 cc, est sorti de la ligne à l'usine de Yokohama le 12 Avril 1935.



En Avril 1935, Nissan a lancé la première production de masse à grande échelle au Japon de voitures utilisant un système de convoyeur à bande.

Nissan a fusionné* avec le Prince Motor Co., Ltd en Août 1966.



*Sous l'influence de MITI :

http://fr.wikipedia.org/wiki/Minist%C3%A8re_japonais_de_l'%C3%89conomie,_du_Commerce_et_de_l'Industrie

Source : <http://www.nissan-global.com/GCC/Japan/History/index-e.html>

Contemporaines et leurs débuts:

Toyoda (Toyota) – 1ere voiture en 1935 Toyoda Model AA berline

Jaguar – 1ere voiture la SS90 in 1935

Les Ferrari 125 S (couramment 125 ou 125 Sport) a été le premier véhicule produit et construit par Ferrari en 1947 mais c'était qu'en 1949 avec la 166 que Ferrari se fait remarqué sur les routes !

Porsche 1931 la société a commencé: premier véhicule civil en 1952 la prototype_356 K/9-1
Prototype voiture certifiée en 1948 fabriqué sous-traitante *Reutter Karosserie* et usine Porsche construit en 1952

La vitesse de sa transformation d'une économie féodale en fin du 19eme siècle vers une industriel était hallucinante et inévitablement les voitures ont été construit pour suivre une marché de plus en plus 'consommateur'.

Dans l'histoire de Nissan, il y a trois américains qui ont joué les rôles importants :

William R Gorham <http://www.mutantfrog.com/2006/09/15/william-r-gorham-a-forgotten-father-of-japanese-industry/> : un homme qui les a aidé mais surtout les inspiré que tout était possible !

W. Edwards Deming (Nissan a gagné le Prix Deming en 1960

!) [http://en.wikipedia.org/wiki/W. Edwards Deming](http://en.wikipedia.org/wiki/W._Edwards_Deming) / http://www.juse.or.jp/e/deming/10_prizelis.html#02 : un homme qui a appris l'industrie Japonais l'importance et effets positive sur la production des systèmes de contrôle qualité d'où Nissan parmi d'autres ont gagné leur réputation de fiabilité!

Donald Stone :

<http://www.earlydatsun.com/datsun311.html>

<http://www.earlydatsun.com/austina40a50.html>

[http://datsun1200.com/modules/mediawiki/index.php?title=Datsun History](http://datsun1200.com/modules/mediawiki/index.php?title=Datsun_History)

MAIS l'ascension du mouvement nationaliste combiné avec les ressources naturelle limité à pousser Nissan (là, le plus grande fabricant des véhicules à l'époque) a s'orienté leur production vers les moteurs d'avions et bateaux rapides et des camions militaires* : la production des voitures n'était pas résumé avant 1947 !

L'usine à Yokohama était réquisitionné pendant 10 ans après la 2eme guerre mondial et jusqu'à les mi- années '50, Nissan a souffert des problèmes syndicales (typique de l'époque pour toutes les entreprises suite au permission de Douglas MacArthur : il supervisa l'occupation du Japon de 1945 à 1951, pour l'établissement des syndicales).

Le Guerre Coréen (25 juin 1950 – 27 juillet 1953) a donné un coup de main à l'économie Japonaise car ils ont construit pour l'effort de guerre, encore les véhicules militaire – beaucoup moins cher des fabriqués 'en place que les transporter depuis les Etats-Unis !

De 1934 Datsun a commencé à construire Austin Sevens et cette opération est devenu le plus grand succès de l'octroi de licences à l'étranger d'Austin de son Seven.

En 1952, Austin a conclu un autre accord avec Nissan pour cette société pour assembler 2000 Austins importés à partir d'ensembles partiellement assemblés et de les vendre au Japon sous la marque Austin. L'accord appelé à Nissan de faire toutes les parties Austin localement dans les trois ans, un objectif Nissan a obtenu. Nissan a produit et commercialisé des Austin pendant sept ans. Cela a marqué le début du succès international de Datsun**.

L'accord a également donné des droits Nissan d'utiliser des brevets Austin, qui Nissan utilisé dans le développement de ses propres moteurs pour sa ligne de Datsun de voitures.

Ce n'était pas extraordinaire :

En octobre 1953, Isuzu a signé un accord de support de montage et la technologie de fabrication avec le groupe Rootes du Royaume-Uni (production knock-down de Hillman commence)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Isuzu Hillman Minor](http://en.wikipedia.org/wiki/Isuzu_Hillman_Minor)

Et Hino avec Renault pour produire la 4CV : <http://www.leblogauto.com/2011/02/breve-rencontre-hino-renault-4cv.html> Grâce à la 4cv, le constructeur Japonais a acquis de l'expérience. En 1961, il lance la Contessa, qui n'était qu'une 4cv re-carrossée.

Elle a eu un dérivé sportif, conçu par Alpine.<http://2000gt.net/Hino/Contessa900.php> dessiné par Giovanni Michelotti qui a aussi fait une des Nissan Skylines : <http://www.leblogauto.com/2007/03/tiroirs-de-l%E2%80%99insolite-prince-skyline-sport-michelotti.html>

L'industrie en Japon non-protégé contre les monopôles a devenu efficace, pas de gaspillage et ambitieux et donc chaque voiture n'importe sa taille a apporté un bon marge de profit. Pour réduire les couts (par plus de production) et de donc devenir encore plus efficace, Nissan et d'autres fabricants ont décidé qu'il faut vendre à l'étrangère ! MAIS la marché domestique a toujours resté le plus important !!!

******En 1958, l'un des deux Datsun 210 voitures engagées dans le Rallye d'Australie, l'une des courses les plus éprouvantes au monde, et capturé son championnat de classe. Nissan a gagné de la publicité étrangère très important et qui a convaincu la direction a commencer préparations pour leur installation aux Etats-Unis – toujours la marché le plus grande !

En 1959, la Bluebird et en 1960 la Cedric ont captivé les acheteurs de voitures japonaises et accéléré le rythme de la motorisation au Japon. La Sunny qui a débuté en 1966 avait lancé l'époque "ma voiture" au Japon, et a été une force motrice derrière la croissance rapide du marché des petites voitures.

Ensuite la crise de pétrole en 1973 a beaucoup aidé la vente des voitures peu-consommateur aux Etats-Unis et juste quand les gens là-bas ont décidé que c'était une événement exceptionnel, le Shah d'Iran était déposé en 1979, le prix de pétrole ont augmenté encore et redonné un coup sur les ventes des Japonaises dans le marché de voitures le plus grande !

Source : http://www.iun.edu/~hisdc1/h207_2002/jecontakeoff.htm

Mais pourquoi Nissan ET Datsun, pourquoi Nissan ont vendu leurs voitures sous le nom 'Datsun' ou en Japon, elles étaient badgé Nissan ? Ben, simplement du 'marketing' ! Nissan ont eu peur que ses clients potentiel aux Etats-Unis dans la tranche de l'âge 35-45 (donc au service militaire contre les japonais pendant la guerre Pacifique/Asie) qui ont connu le nom Nissan sur les camions militaires ! D'ailleurs, le **Président Yoshisuke Aikawa** de chez Nissan à été imprisonné après la guerre pendant 2ans suite à l'implication du groupe surtout sur le continent en Corée (implantations des usines etc....)et qu'il n'a jamais plus rentré dans la groupe après !

Pour récapitulé, c'est un fait indéniable que l'industrie automobile japonaise à travers Honda, Toyota et Nissan (Datsun dans notre marché jusqu'au début des années 1980) ont participé, développé et en effet remporté de nombreux événements de sport automobile que ce soit de Formule 1, endurance, rallye et courses de voitures de production les dans le monde entier!

Nier leur existence par un refus accidentel ou délibéré de telle qualité et estame dans le monde de collection !