

# Vergeeten pareltjes



Br  
aut  
de  
kop  
sup  
mo  
wac  
vrij

Tekst 8



*Bruisend van de ambitie bestormden Japanse autofabrikanten in de jaren zestig en zeventig de Europese markt, met Datsun als één van de koplopers. Met een brede modellenmix, technische superioriteit en vorstelijke ultrustingsniveaus deed moederbedrijf Nissan behoorlijk goede zaken, maar waar zijn al die auto's gebleven? Het antwoord lijkt vrij simpel: bij Jan Manenschijn in Daarle.*

*tekst & fotografie: Jaap van der Meer*

**T**

egelijk moeten we een nuance aanbrengen. Er verblijven meer klassieke Datsuns in Nederlandse schuren, moederziel alleen of bij soortgenoten onder de hoede van verzamelaars. In omvang kan echter geen enkele collectie tippen aan die van Jan Manenschijn, Nissan-dealer in het oosten des lands. De verkeerstechnische slagader van het dorpje Daarte heet Wierdenseweg en aan weerszijden daarvan stuiten we op een pand met een opschrift dat naar de nachtelijke lichtbundel verwijst. Oostelijk bevindt zich de bedrijfsaccommodatie met de dagelijkse gang van zaken op Nissan-gebied, westelijk stuiten we op een voormalige lagere school, voor de snelle passant gevuld met occasions. Toch spelen de collectors items daar geen verstopperje want enkele roeren zich tussen de handel, terwijl een vloot van tientallen Datsuns en Nissans uit vervlogen tijden een eigen sectie toebedeeld kreeg, verdeeld over twee bouwlagen.

#### Volgauto bij begrafenissen

Het bekende papepelverhaal is hier van toepassing, alleen nam de merkdecoratie bij junior - die net als zijn vader officieel Gerrit-Jan heet - veel ernstiger vormen aan. "Mijn vader beschouwde de Datsuns en Nissans in hoofdzaak als broodwinning, hoewel hij best kon genieten van een bijzonder exemplaar. Hij voelde echter niet de behoefte om ze te gaan verzamelen." Een kennismaking met de Japanse producten op de AutoRAI mondde eind 1969 uit in een dealerschap en vanaf dat moment beheerste Datsun - later Nissan - het huiselijke klimaat bij de Manenschijns. Enige sentimenten waren senior toch niet vreemd, want in 1985 wist hij de tweede ooit nieuw verkochte Japanner terug naar de zaak te halen, een rode 1000 uit 1970. "Die stond in gerestaureerde toestand bij een glaszettersbedrijf in de regio, waarvan de eigenaar bij ons een paar partijen onderdelen kocht. Uiteindelijk wilde hij wel van de auto af, dus de laatste zending werd daarmee verrekend." Een rood-wit-blauwe 1000 Wagon volgde, een kopie van de vroegere servicewagen, terwijl pa Manenschijn bovendien opnieuw de liefde verklaarde aan een Laurel uit 1978. "Die verhuurde hij destijds als volgauto bij begrafenissen en zette 'm ook wel als taxi in."

#### Bussen vol

Heel veel verder reikte de gekte bij vader toch niet, in tegenstelling tot zijn zoon. "Auto's die niet door de APK te trekken



Bloedsnelle Fairlady 2000 uit 1967, inspiratiebron voor de MGB (af andersom???)



S-Cargo: hij brengt ons Sint Nicolaas



Oorspronkelijk een bruine Laurel, maar zwart gelakt voor taxi- en uitvaartdoeleinden



Pao (l.) en Figaro uit Nissans retroperiode



Origineel Nederlandse '66-er Cedric met tweeliter zespijper onder de kap en veel luxe

**“Auto’s die niet door de APK te trekken waren nam ik in de jaren tachtig en negentig dikwijls van klanten over, voor een appel en een ei.”**

waren nam ik in de jaren tachtig en negentig dikwijls van klanten over, soms voor een appel en een ei. Meestal niet veel meer maar wij beschikten toen al over een enorme voorraad onderdelen. Als er waar ergens een dealer een flinke partij van de hand deed voor weinig, dan kochten wij die op. Je wist maar nooit wat je nog eens kon gebruiken en je had bovendien wat ruilwaar. Overal in het land sloegen we onze slag. Hele bussen vol.” Jan Manenschijn geeft ons een blik op zolder, waar je letterlijk struikelt over de losse delen en de Nissan-dozen. “Ik weet niet eens wat er allemaal in zit. Vaak ging het zo mee de bestelwagen in. Ja, ik zou het allemaal eens moeten uitpluizen en sorteren, maar het ontbreekt me aan tijd en ik kan ook lang niet alles linken aan een bepaald type auto. Gelukkig schiet onze voormalige chef werkplaats die hier 44 jaar in dienst is geweest me nog wel eens te hulp.”

#### Bullshit

De kwaliteit van de min of meer willekeurige collectie voertuigen hield aanvankelijk niet over, maar dat veranderde in de loop der jaren. “Ik stond bijvoorbeeld eens op het punt een Datsun 100A onder handen te gaan nemen, toen ik een compleet gerestaureerd exemplaar voor 2250 euro te koop zag. Daar viel natuurlijk niet tegenaan te werken. Zo begon ik selectief knapperde exemplaren aan te schaffen en liet de gare oude beestjes dan afvoeren. Toen het Nissan-wereldje dat eenmaal in de gaten kreeg, werden mij steeds vaker auto’s aangeboden; niet zelden buitenkansjes. Niemand toonde interesse in een Cherry, Sunny of Violet. Vaak kocht ik ze zelfs ongezien. Lichte projecten deden en doen 500 tot 750 euro, echte knapperds maximaal 2500 euro. Belde iemand me met naar eigen zeggen een Cherry in nieuwstaat, voor 1500 euro op te halen. “Bullshit,” dacht ik, maar ter plaatse bleek er geen woord van gelogen.”

#### Sinterklaas

Het klinkt alsof Jan Manenschijn lukraak alles met een Datsun- of Nissan-logo verzamelt, maar dat klopt toch niet helemaal. “Ik concentreerde me in eerste instantie op modellen met een metalen grille, dus pakweg tot eind jaren zeventig. Op een gegeven moment bezat ik wel twaalf 1000’s van het eerste type, maar ook bijvoorbeeld enkele zescilinder Cedrics uit de introductieperiode van Datsun in Europa, zo rond 1966. Verder stel ik nog steeds wel een soort van eis dat de auto’s origineel op Nederlands kenteken staan, hoewel ik soms een uitzondering maak, bijvoorbeeld voor een type dat nooit op ons continent werd



Giffig dankzij een dikke A15-motor: gemodificeerde 1200 Coupé



Een natte uitlaat zal Jan Manenschijn nimmer zorgen baren



Uiterst zelfzame Datsun 220 Pick-up uit 1964

Met deze T



gelevert  
de Figaro  
romodel  
den. De l  
dijk best  
ben voor  
dient dan  
"Handig, v  
den." T  
exclusief  
land en h  
in Tilburg  
overgeno  
college-d  
vangraai

**Wieropin**  
Een gre  
Manensch  
staande  
leuke 192  
was het  
behoort  
plaats vol  
ook geid  
1972, ten



Met deze 160J S55 Hardtop doorbrak Jan zijn aversie tegen plastic grilles



Amerikaanse getinte topmodellen in de jaren zeventig, zoals deze 260C Hardtop

geleverd." Hij doelt hiermee onder andere op de Figaro, Pao, BE-1 en S-Cargo, een trits retro-modellen van bijna een kwart eeuw geleden. De laatste van dit kwartet, een klein en olijk bestellertje, krijgt elk jaar eind november voor een week een tenaamstelling en dient dan om Sinterklaas binnen te halen. "Handig, want dan kan hij zijn mijter op houden." Tussen de youngtimers treffen we een exclusieve Infiniti Q45, vrijwel uniek in Nederland en nieuw geleverd aan een chipfabrikant in Tilburg. "Zijn vorige Q45 heb ik destijds ook overgenomen, maar later verkocht aan een collega-dealer. Die auto is onlangs in de vangrail geëindigd."

#### Wielspin

Een grens trekken bij plastic grilles hield Jan Manenschijn niet vol, zo valt uit het bovenstaande op te maken. "Er kwam een veel te leuke 160J S55 Hardtop uit 1975 voorbij. Toen was het hek van de dam." Die bewuste auto behoort tot de exemplaren die in de werkplaats volledig onder het mes gingen, zoals dat ook geldt voor een zeer begeerlijke Skyline uit 1972, terwijl momenteel twee Bluebirds in de

restauratiefase verkeren. Eén daarvan, een Wagon, zal straks een exacte replica van de

**"Er staat hier ook nog een 120Y met een tweeliter Silvia-blok. Heel veel gewicht op de vooras, dus dat geeft stevast een gigantische partij wielspin achter."**

vroegere servicewagen vormen. Ondanks een streven naar behoud van authenticiteit kon Jan af en toe een rare uitspatting niet weerstaan. Dat resulteerde bijvoorbeeld in een kleurrijk opgetuigde 1200 Coupé uit 1972, voorzien van een 1500-motor en een uit een Sunny 140Y afkomstige vijfbak. "Onderweg naar een Nippon Classic Car Meeting zaten een paar gasten in een verlaagde Honda Civic toch gek te kijken toen ik ze voorbij kwam stormen," grijnst Jan Manenschijn. "Er staat hier ook nog een 120Y

met een tweeliter Silvia-blok. Geintje van een andere dealer. Heel veel gewicht op de vooras, dus dat geeft stevast een gigantische partij wielspin achter. Niet te hanteren."

#### Bunker

Stopt, met een nu 65 voertuigen tellende collectie, het ongebreidelde verzamelen ooit? "Ik hield mezelf altijd voor: zodra de eerste auto buiten moet blijven, oftewel: wanneer het pand hier vol staat. Tsjja, toen kon ik een bunker van de overheid kopen. Ruim genoeg voor Datsuns en Nissans. Er staan er nu zes in. Daar gaan we dus weer..." Het wensenlijstje vermeldt onder andere nog een attractieve 240K GT, maar ook een vroege Prairie is van harte welkom. Of bijvoorbeeld voor de Aziatische markt ontwikkelde hardtop-modellen op basis van de Laurel en de Cedric. Stationwagens en coupés genieten daarbij de voorkeur, vanwege hun schaarsheid. "Ik ga echter allang niet meer op elk aanbod in. De auto moet werkelijk iets toevoegen en mag zeker niet de hoofdprijs kosten. Ook partijen onderdelen sla ik steeds vaker af, want straks heb ik alles driedubbel. Zelfs bij mij kent ruimte zo z'n beperkingen." ◀