

Όπως όλα τα σενάρια που έχουν μακρά πορεία μέσα στο χρόνο, έτσι συνέβη και με την τροχιά της Nissan. Γεννήθηκε το 1914 ως Dat, το '18 έγινε Kaishinsha Motorcar Co., ενώ το '25 DAT Motorcar Co. Το '34 έγινε Datson, ακολούθως άλλαξε σε Datsun για να γίνει το 1986 Nissan, αλλά σχεδόν 30 χρόνια αργότερα, τον Ιούλιο του '16 να αναστηθεί το Datsun, για τις αγορές της Ινδονησίας, Ρωσίας, Νότιας Αφρικής και Ρωσίας με οχήματα χαμηλού κόστους. Βεβαίως, για την εσωτερική αγορά, δεν ήταν ποτέ Datsun. Ήταν πάντα Nissan.



Όπως όλες οι αυτοκινητοβιομηχανίες της Ιαπωνίας δέχτηκε συντριπτικά χτυπήματα από την ήττα του δεύτερου Μεγάλου Πολέμου του 20ου αιώνα. Με το εργοστάσιο στη

Γιοκοχάμα, βομβαρδισμένο από τις αεροπορικές επιδρομές, χωρίς πρώτες ύλες και υπό την αμερικανική κηδεμονία, οι γραμμές παραγωγής ξεκίνησαν ένα περίπου χρόνο μετά τη συνθηκολόγηση τη λειτουργία αλλά κατασκεύαζαν φορτηγά, προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες ανοικοδόμησης της ρημαγμένης χώρας.



Την τελευταία χρονιά της δεκαετίας οι Αμερικανοί επέτρεψαν την κατασκευή επιβατικών οχημάτων και η μεταπολεμική ιστορία της Datsun ξεκίνησε. Τα προβλήματα που έπρεπε να αντιμετωπισθούν ήταν πολλά και δυσεπίλυτα. Δεν ήταν μόνον η έλλειψη τεχνογνωσίας αλλά τα μέτρια μέσα και η αντίστοιχη οργάνωση παραγωγής.

Αυτό που βελτίωσε αρκετά τα παραπάνω προβλήματα ήταν η ενεργοποίηση της συνεργασίας με την Austin. Το παραδοσιακό Βρετανικό εργοστάσιο σε μια πολύ ελκυστική για την πλευρά της Datsun συμφωνία, παρείχε τεχνογνωσία, για να παράγεται το μοντέλο Austin A40 για διάθεση αποκλειστικά στην Ιαπωνία. Ακολούθησε το A50, με το οποίο η Datsun πέρασε στην φάση της κατασκευής των στοιχείων του αυτοκινήτου και όχι σε μια συναρμολόγηση εισαγόμενων τμημάτων. Ταυτόχρονα κατάφερε να αποσπάσει την πλήρη αποδοχή από την Austin αλλά παράλληλα να αυτονομηθεί κατασκευάζοντας δικούς της κινητήρες.

Τη δεκαετία του '60 καθώς το άστρο της Austin και ευρύτερα της Βρετανικής βιομηχανίας έλαμπε όλο και λιγότερο το Ιαπωνικό εργοστάσιο ισχυροποιούσε τη θέση του. Με το 510, σημείωσε αξιοπρόσεκτες εξαγωγές και δεν είναι τυχαίο ότι σε Καναδά και Η.Π.Α. ήταν διαθέσιμο μέχρι και το '81. Το ίδιο μοντέλο πιστώνεται και τις πρώτες αγωνιστικές επιτυχίες σε επίπεδο διεθνών ράλυ. Στο μακρινό 1970, το 510 έχει κάνει στο σκληρότερο αγώνα του κόσμου, περίφημο Σαφάρι το 1-2 με τον Edgar Herrmann και τον Joginder Singh.

