

Honda - Vamos TN360 - 1970 (6.250 EUR)



Luogo **Lazio, Roma**
<https://www.annunci.it/x-252158-z>

Questa è una Honda Vamos, e se non ne hai mai vista una prima, è normale dal momento che ne sono state prodotte solo 2.500 in tre anni tra il 1970 e il 1973. La Vamos era la risposta giapponese alla Mini Moke britannica, anche se non ha preso piede allo stesso modo.

Gli ingegneri Honda avevano il compito di ideare un veicolo robusto e semplice che potesse essere utilizzato sia per lavori commerciali leggeri che per divertimento. Hanno basato il loro design sul piccolo pickup Honda TN360 preesistente, e prende il nome dalla parola spagnola per "andiamo", "Vamos".

Fatti in breve: Honda Vamos

Gli anni '60 furono un periodo in cui molte case automobilistiche in tutto il mondo svilupparono veicoli piccoli e leggeri in grado di svolgere un'ampia varietà di funzioni, dal lavoro militare e agricolo all'utilizzo come auto da spiaggia in Costa Azzurra. Auto come la Mini Moke, la Citroën Méhari e la Volkswagen Thing.

Il Giappone voleva sviluppare la propria risposta alla Mini Moke e alla Daihatsu Fellow Buggy che aveva un design basato sull'americano Meyers Manx.

Gli ingegneri Honda hanno sviluppato la Vamos sul pianale del pickup Honda TN360, con un nuovo corpo in acciaio, un tetto in tessuto pieghevole e posti a sedere per due o quattro.

La Honda Vamos fu introdotta nel 1970 e venduta fino al 1973, fu venduta solo in Giappone e come veicolo Kei Class si decise che non valeva la pena esportarla. Ne furono realizzati solo 2.500 e i

collezionisti di insoliti veicoli giapponesi ora li considerano altamente collezionabili.



La Honda Vamos è stata sviluppata per riempire potenzialmente una nicchia che non era stata ancora esplorata in Giappone. La Mini Moke si vendeva bene in Inghilterra, la Citroën Méhari era popolare in Europa e la Volkswagen Thing aveva già un seguito di culto negli Stati Uniti. La Honda deve essersi chiesta se potevano occuparsi il mercato per un veicolo simile, forse con un duplice scopo



<https://www.annunci.it/x-252158-z>
Honda - Vamos TN360 - 1970



<https://www.annunci.it/x-252158-z>
Honda - Vamos TN360 - 1970



<https://www.annunci.it/x-252158-z>
Honda - Vamos TN360 - 1970



<https://www.annunci.it/x-252158-z>
Honda - Vamos TN360 - 1970



<https://www.annunci.it/x-252158-z>
Honda - Vamos TN360 - 1970



<https://www.annunci.it/x-252158-z>
Honda - Vamos TN360 - 1970



<https://www.annunci.it/x-252158-z>
Honda - Vamos TN360 - 1970



<https://www.annunci.it/x-252158-z>
Honda - Vamos TN360 - 1970



<https://www.annunci.it/x-252158-z>
Honda - Vamos TN360 - 1970



<https://www.annunci.it/x-252158-z>
Honda - Vamos TN360 - 1970

leggermente più utilitaristico.

In Giappone, la classe dei veicoli Kei è stata delineata dal governo: le dimensioni e la potenza del motore erano molto limitate, ma le tasse sui veicoli sarebbero state molto inferiori. Di conseguenza, i produttori hanno sviluppato sia veicoli commerciali che di consumo per soddisfare la domanda e le "Kei Cars", come sono diventate note, sono diventate un fenomeno unicamente giapponese.

Gli ingegneri Honda hanno sviluppato il Vamos sulla piattaforma già utilizzata dall'Honda TN360, un pickup Kei Class leggero progettato per uso commerciale e agricolo. Il TN360 era un veicolo con cabina sopra il motore eccezionalmente piccolo che aveva una cabina chiusa e spazio per due persone, con un piccolo vassoio nella parte posteriore per il trasporto del carico.

La Honda Vamos

La Honda Vamos utilizzava lo stesso telaio e la stessa trasmissione della TN360, incluso il suo motore bicilindrico da 354 cc raffreddato ad aria montato centralmente che aveva un singolo albero a camme in testa e due valvole per cilindro. È interessante notare che il motore è stato adattato da quello originariamente utilizzato nella motocicletta Honda CB450.

Il motore produceva 30 CV dichiarati, che venivano trasmessi alle ruote posteriori tramite un cambio manuale a 4 marce. Le sospensioni erano costituite da montanti MacPherson nella parte anteriore con un tubo De Dion e mezza molle a balestra nella parte posteriore, con ammortizzatori idraulici utilizzati su tutti e quattro gli angoli.

La carrozzeria era realizzata con sezioni di acciaio stampato, non è mai stato offerto un tetto fisso e invece gli acquirenti potevano optare per una capote pieghevole sopra la cabina, una capote pieghevole sopra la cabina e sedili posteriori opzionali, o una capote pieghevole che copriva il intero veicolo dal portellone alla parte superiore del parabrezza.

Sono state offerte tende laterali arrotolabili e le porte erano solo barre d'acciaio vuote che si chiudevano attraverso l'apertura su entrambi i lati. La parte anteriore della Vamos era distintiva grazie ai fari a occhio di insetto, al ricambio montato sulla parte anteriore e al paraurti anteriore nero simile a un paio di baffi: tutto si unisce per sembrare una faccia amica di un film Pixar.

Il peso totale del Vamos è di soli 520 kg (1.146 libbre) e chi l'ha guidato riferisce di prestazioni sorprendentemente vivaci, probabilmente a causa del peso ridotto e del cambio ridotto.

Ne furono prodotti solo 2.500 per i tre anni tra il 1970 e il 1973 e si ritiene che pochissimi siano sopravvissuti, costavano poco quando erano nuovi e tendevano ad arrugginirsi se non curati. I collezionisti di veicoli giapponesi ora li considerano altamente desiderabili e sono difficili da trovare al di

fuori del Giappone.

La Honda Vamo mostrata qui:

Il veicolo che vedete qui è stato costruito nel 1970, è rifinito in una tonalità grigio militare con una capote pieghevole abbinata, e sembra essere in gran parte in condizioni originali, rendendolo un raro sopravvissuto. Presenta alcuni segni di usura, tuttavia nel complesso si presenta bene.

L'approvvigionamento di pezzi di ricambio può essere problematico quando si acquistano veicoli rari, tuttavia tale processo è notevolmente semplificato con la Vamos poiché condivide la sua meccanica con la Honda TN360 che è stata costruita in numeri molto più elevati.

Questa Vamos mostra ora circa 26.500 km sul contachilometri: probabilmente è una delle pochissime in Europa, se non l'unica. La ruota di scorta originale è ancora montata davanti, in mezzo ai suoi caratteristici fari.

L'auto si avvia e marcia, ma può essere utile un controllo prima di usarla su strada.

Importata di recente dal Giappone (tutte le tasse e i dazi sono pagati). Documenti di esportazione giapponesi e abbiamo già la Vignet 705 per l'immatricolazione in Belgio. Dopo il check up la vettura deve passare ai controlli meccanici, ed è pronta per la strada!

L'auto può essere visionata e ritirata in Belgio, 8000 Bruges su appuntamento. Possibilità di trasporto/spedizione in tutto il mondo. Leggi tutto