

## **Honda S800**

### **L'ADN Honda**

C'est lors d'une conférence de presse dans le courant de l'année 1962 que Soïchiro Honda surprend non seulement les journalistes présents, mais aussi ses plus proches collaborateurs en annonçant avec enthousiasme que Honda va bientôt produire des voitures, mais aussi s'engager en Formule 1, la catégorie reine de la compétition automobile ! Et ses premières automobiles seront véritablement atypiques. Courant 1962, deux modèles seront ainsi présentés : le T360 (Truck, 360 cm<sup>3</sup>, un petit utilitaire) et la S360 (Sport, 360 cm<sup>3</sup>). La S360, est d'une importance majeure pour l'avenir de la marque, l'ADN existentiel des automobiles Honda. Mais la S360 (356 cm<sup>3</sup>, 33 ch, boîte 5 vitesses, transmission par chaîne) reste pratiquement un prototype, son évolution va aller très vite : à l'automne 1962 (salon de Tokyo), elle passe au stade de production en série sous la dénomination de S500 avec un 4 cylindres en ligne de 531 cm<sup>3</sup> et 44 ch (130 km/h). En mars 1964 apparaît la S600 (606 cm<sup>3</sup>, 57 ch, 145 km/h), bientôt disponible en trois versions (roadster, roadster SM – finition plus luxueuse -, coupé). Avec elle, Honda goûte enfin aux joies des premières exportations, vers la Suisse, l'Australie et le Canada (uniquement en roadster cependant) pour quelques centaines d'unités. Au Japon, c'est un réel succès : plus de 13 000 S600 sont écoulées en deux ans ! La raison ? Le comportement mécanique est proche de celui d'une moto, avec des prises de régime dépassant allègrement les 8 500 tr/mn ! Reste à améliorer encore l'auto, car la transmission par chaîne n'est pas du goût de beaucoup d'automobilistes, et la technologie motocycliste effraie un peu à l'export... C'est ainsi que débarque fin 1965 la S800. Honda s'impose ainsi sur un créneau très spécifique, sportif, pur et dur, de passionné de mécanique à haute technologie. En France, on ne la découvre qu'un an après son lancement, au salon de Paris d'octobre 1966. Pour autant, notre petit marché automobile (à échelle internationale) sera le meilleur à l'export pour la S800. Son prix de vente ultra compétitif au regard de ses performances et cylindrée (9 990 F pour le coupé, 11 200 F pour le cabriolet) saura faire la décision d'achat ! Ajoutons à cela une transmission non plus à chaîne mais classiquement à pont rigide, ainsi qu'un 4 cylindres désormais cubant à 791 cm<sup>3</sup>, et vous obtiendrez une auto fort jolie et exotique qui n'a que des arguments de séduction. Avec des accélérations comparables à une onéreuse Alfa Romeo Spider 1300, la S800 offre en outre une instrumentation complète, avec un compte-tours qui plafonne à 11 000 tr/mn, du jamais vu sur une

automobile de série ! A l'été 1967, la S800 est légèrement modifiée pour s'adapter au marché américain : il s'agit alors de la S800 M. Extérieurement, les feux et les clignotants sont plus gros et des répétiteurs latéraux font leur apparition. Techniquement, le circuit de freinage est doublé, Girling remplaçant Dunlop pour le reste de l'équipement. Cependant, toutes ces modifications ne permettront pas à la petite Honda de franchir le Pacifique ! La production sera ainsi arrêtée en 1970, Honda se recentrant sur des modèles plus classiques pour s'ouvrir à un plus large marché. Il faudra attendre longtemps pour découvrir une suite à la mythique lignée des S...

### **Rappels techniques**

#### **Honda S800**

Moteur : 4 cylindres en ligne, tout alu, 791 cm<sup>3</sup> (60x70 mm), 70 ch DIN à 8 000 tr/mn, 6,7 mkg à 6 000 tr/mn, rapport volumétrique 9,2 :1, double ACT, 4 carburateurs horizontaux Keihin.

Transmission : aux roues arrière, boîte 4 vitesses.

Direction : à crémaillère.

Freins : disques avant, tambours arrière.

Suspensions : avant à barres de torsion, amortisseurs télescopiques, arrière à roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques.

Pneus : 155x13.

Dimensions : longueur 3,34 m, largeur 1,40 m, hauteur 1,22 m, empattement 2 m, voies avant/arrière 1,15/1,23 m.

Poids : 770 kg.

Performances : vitesse maximale 160 km/h, 0 à 100 km/h 12 sec., km D.A. 35,3 sec.