

SPORT AUTO novembre 1966

LA RÉVÉLATION DU SALON 1967

ESSAI



STUDIO CASTIGLIONE

**LA HONDA
S 800**

LA HONDA S 800 OU LA VOITURE DES JEUNES



PAR JOSE ROSINSKI



54 Pas de doute, l'entrée de Honda sur le marché français de la voiture de sport, c'est un vrai coup de tonnerre ! Vendre moins d'un million d'anciens francs une voiture comme le Coupé S/800 tient en effet du miracle... On me dira que je commence ce compte rendu par sa conclusion, ce que je suis bien obligé de reconnaître du reste, et que ce procédé n'est pas classique, et donc contraire aux règles du genre.

Mais il me semble que, confronté au phénomène Honda, on ne peut justement pas réagir de façon conventionnelle. Les normes, généralement strictes, régissant les rapports prix-puissance-prestige sont complètement bousculées. Quoi ? si peu de francs français pour tellement de chevaux japonais, et pas des chevaux de labour encore... Des pur-sang, et des plus nobles, qu'on « prend » à égalité dans les courses de formule 2 sous la casaque vert et or de la classique Ecurie Brabham, et qui sont les outsiders les plus dangereux des Grands Prix de F1 ! Non, je vous le dis : on croit rêver...

Alors ? Il doit bien y avoir quelque part une explication, un talon d'Achille, un truc. C'est donc bardé de scepticisme, transformé en Sherlock Holmes pinailleur « à qui on ne la fait pas » que je suis allé prendre, loupe en main, et décidé à pousser l'enquête à fond, la petite merveille annoncée. Et je n'ai pas lésiné, je vous le jure : j'ai traqué la glissade vicieuse et l'infarctus de bielle à Montlhéry. J'ai férocement poursuivi, à travers les invraisemblables embouteillages salonesques, la quinte de toux du carburateur ou la poussée de fièvre du radiateur. Autant vous le dire tout de suite : en vain. Rien à faire, pas japonaise pour rien, la Honda : imperturbable, d'une politesse à toute épreuve, il me semblait la voir sourire, un brin ironique, de l'inutilité de mes efforts, de la grossièreté de mes mauvais traitements... Il ne me restait donc plus, à bout d'arguments, qu'à la ramener à son garage — avec quelque nostalgie, et promesse faite à ma femme que si un jour, par impossible, mes revendications salariales parvenaient à toucher le patron de cette publication... Vous voyez je n'ai pas pris de risques — Et après s'être cassé en deux une douzaine de fois devant son capot, ainsi qu'il convient, l'humble essayeur a pris congé pour aller sur-le-champ concocter le compliment qui s'imposait à l'honorable M. Honda, ses audacieux techniciens et ses ingénieux comptables !

Il me reste, ô lecteurs, à vous livrer mes impressions : j'ose espérer de votre extrême bonté la faveur de poser les yeux sur mon ingrate prose. Et allons-y !

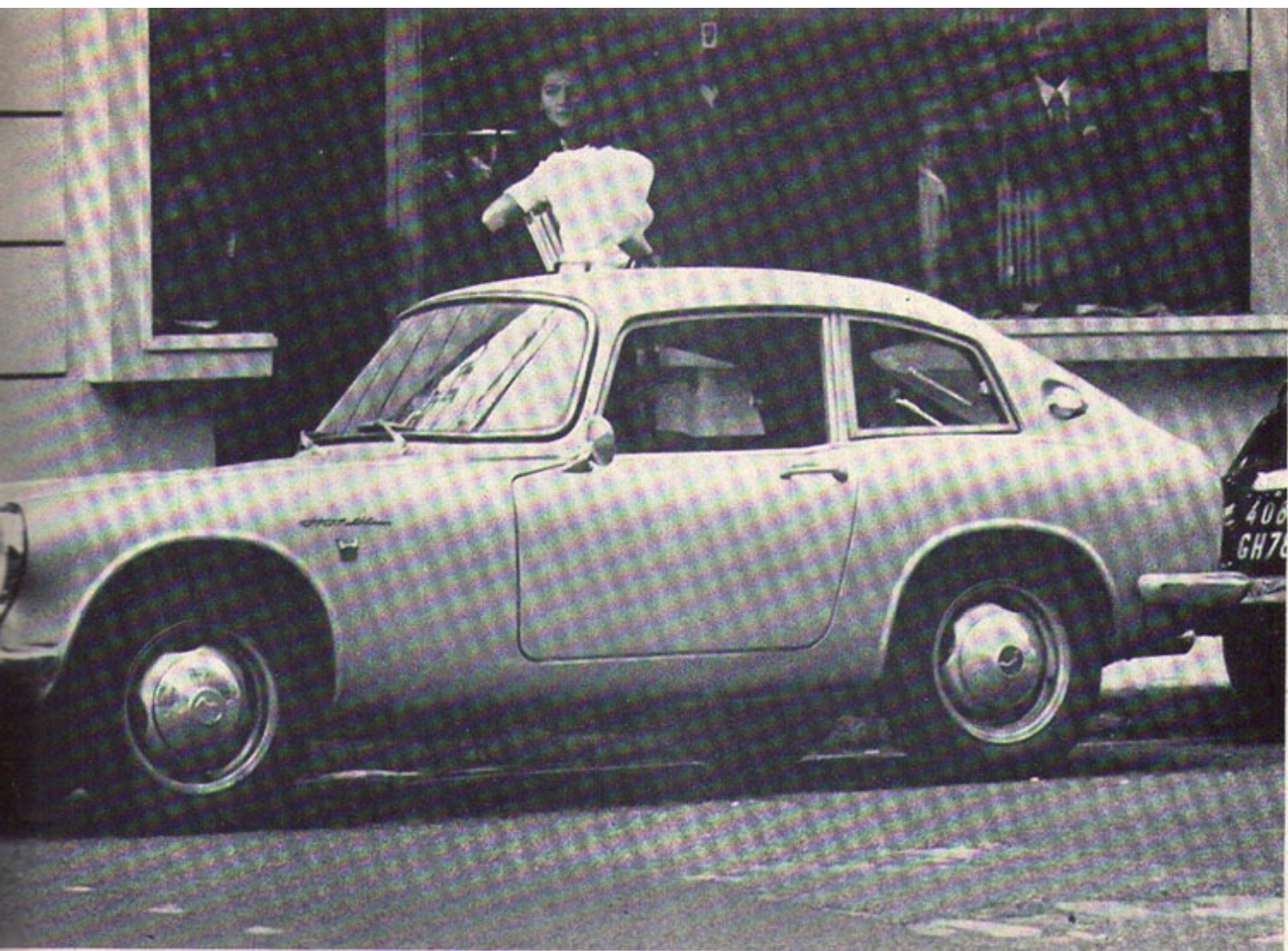


CARACTERISTIQUES TECHNIQUES : MOTEUR

C'est en 1963 que j'ai, pour la première fois, eu l'occasion de conduire une Honda. Cela se passait sur le circuit de Suzuka, au Japon, et il s'agissait d'un mini-cabriolet 500 cc. Déjà, malgré sa faible cylindrée, le moteur m'avait impressionné, et le 800 cc qui nous intéresse aujourd'hui demeure d'une conception identique. Il s'agit d'un quatre cylindres, refroidi par eau, entièrement réalisé en alliage léger, et monté très incliné sur la gauche (45°) dans le châssis. Il est relié par un embrayage mono-disque sec à diaphragme commandé hydrauliquement à une boîte de vitesses à quatre rapports, tous synchronisés.

Capable de régimes qui ne sont autorisés que sur des voitures de course, et encore pas toutes, (8500 t/m), ce groupe est pourtant à course longue. En effet, pour 60 mm d'alésage, la course est de 70 mm, ce qui est absolument contraire à la théorie universellement admise et suppose une vitesse linéaire de pistons pharamineuse. La cylindrée exacte ressort à 791 cc. Afin de réduire au minimum les per-





tes par frottements, le vilebrequin est monté sur roulements à aiguilles, ainsi d'ailleurs que les têtes de bielles. Cette technique est également utilisée, dans le même but, pour la boîte de vitesses. Compte tenu du très haut régime d'utilisation, on n'est pas surpris de trouver une distribution à double arbres à cames en tête entraînés par chaîne. Par contre, l'ordre d'allumage : 1-2-3-4, n'est pas conventionnel.

La carburation est assurée par pompe électrique et quatre carburateurs horizontaux simple-corps de fabrication japonaise, mais rappelant beaucoup les SU. L'échappement double, méticuleusement accordé, forme sous la voiture un véritable noeud de vipères. Avec un taux de compression de 9,5:1, ce moteur aux caractéristiques très raffinées développe 78 Ch SAE à 8 000 t/m, ce qui représente pratiquement un rendement de 100 Ch SAE/litre ! La courbe de couple a l'avantage de demeurer assez plate sur une large plage de régime, et culmine à 6,7 kgm à 6 000 t/m.

C'est assurément la première fois dans l'histoire de l'automobile qu'une voiture équipée d'un moteur à rendement aussi élevé, obtenu grâce à une technique aussi élaborée (ce qui signifiait

jusqu'ici aussi coûteuse) est vendue à un prix aussi bas : où l'on retrouve les mystères de l'Orient !

CHASSIS

Nous retombons ici dans un mode de construction beaucoup plus trivial... C'est, semble-t-il, la solidité qui a été recherchée au premier chef. Des caissons reliés à une structure tubulaire forment un robuste soubassement recevant les suspensions : on trouve à l'avant des triangles supérieurs en tôle, des bras inférieurs transversaux forgés auxquels s'adjoignent de minces éléments tubulaires pleins, s'articulant vers l'avant sur silent-blocs et vers l'arrière sur la fixation de la barre anti-outils, formant un curieux triangle. Des barres de torsion passant par les bras inférieurs et des amortisseurs télescopiques contrôlent l'ensemble.

Si le train avant intéresse par son originalité, le train arrière déçoit par un classicisme que l'on aurait presque envie, sur cette voiture, de qualifier d'incongruité : ce bon vieux pont rigide est là, robuste et pas cher... Il est certes très soigneusement guidé longitudinalement par rien de moins

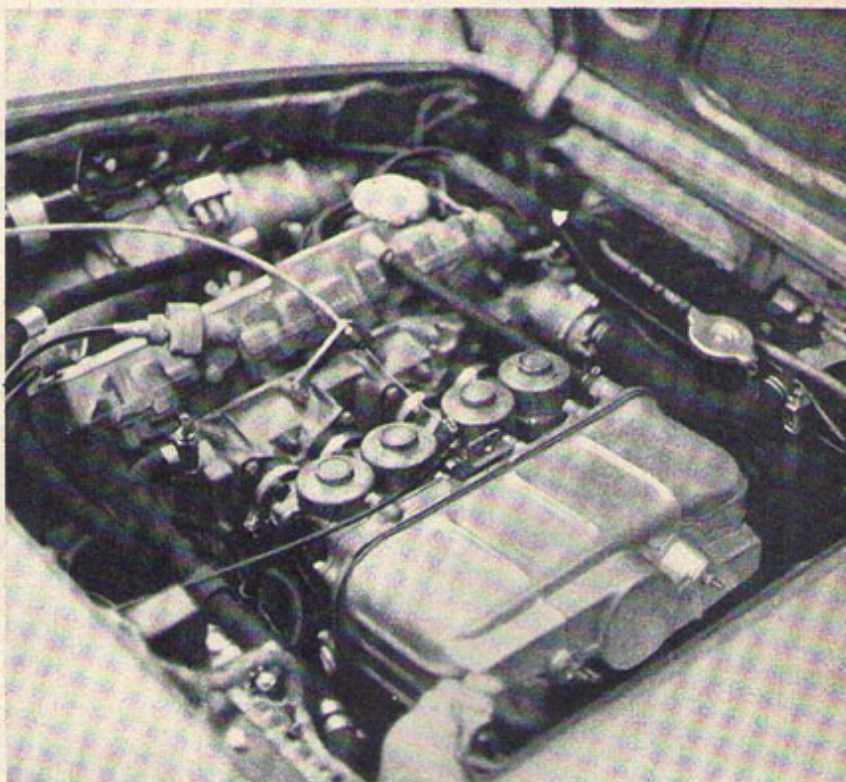
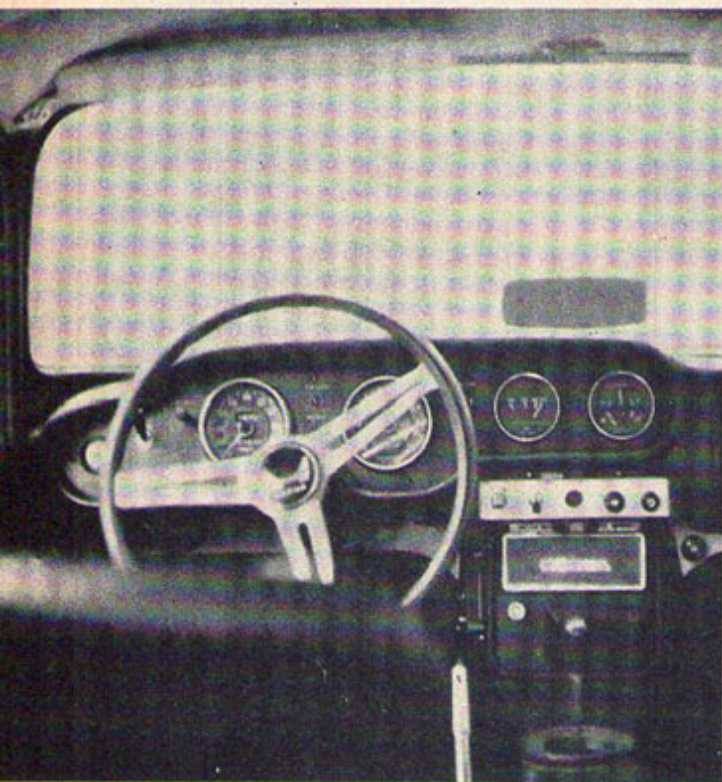
que quatre bras de poussée (2 supérieurs, 2 inférieurs), latéralement par une barre Panhard, et suspendu sur une paire de combinés ressorts à boudin - amortisseurs concentriques. Mais, tout de même, tout cela apparaît bien pesant et suranné...

Le système de freinage est mixte : disques à l'avant, tambours (jolies, en aluminium et ailetés) à l'arrière. Il n'est pas assisté. Les jantes à voile ajouré reçoivent d'origine des pneus radiaux Dunlop SP 145 x 13. La direction à crémaillère est dotée d'un rapport extrêmement direct, puisque deux tours et demi suffisent pour aller d'une butée à l'autre.

Avec sa carrosserie en tôles apparemment épaisses, ce coupé pourtant ultra-compact (3,30 m de longueur hors-tout) n'est pas un poids-plume : il accuse 755 kg.

CARROSSERIE

Le Coupé Honda présente une ligne originale, très ramassée, très fonctionnelle, sans grâce particulière, mais finalement tout ce qu'il y a de plus sympathique. Surtout, il réussit l'exploit, malgré ses dimensions réduites, à n'être pas « efféminé » tout en plai-



sant beaucoup aux femmes (voir plus haut). L'accès à bord est relativement aisé, mais on ne peut en dire autant de la sortie : pantalons de rigueur pour les filles, car les seuils de portes sont ooohs ! On accède à la soute à bagages par un hayon relevable à ouverture compensée, et la quantité de bagages susceptibles d'être emportée me semble convenable. La roue de secours est disposée en dessous du châssis, à l'arrière. Et bravo pour l'orifice de remplissage du réservoir (capacité 25 litres environ : un peu juste) à ouverture instantanée et de plus fermant à clé.

AU VOLANT

Oui, eh bien ce volant, justement, c'est l'horrible fausse note : en vrai plastique, faible imitation bois ! Heureusement, ça s'arrête là, et si la finition ne prétend en aucune façon au luxe, on ne peut lui reprocher le moindre clinquant. Sobres instruments circulaires bien lisibles (compteur tours, indicateur de vitesse optimiste muni d'un totalisateur partiel, thermomètre), témoin d'enclenchement du mètre, témoin d'enclenchement du frein à main, boîte à gants fermant à clé, essuie-glace à deux vitesses, sys-

tème de chauffage-ventilation bien conçu forment un équipement qu'enverraient à la Honda bien des voitures sensiblement plus coûteuses. Par contre, le rétroviseur cache l'aile avant droite, que l'on a de ce fait tendance à prendre pour la bosse des carburateurs, ce qui peut sans habitude valoir une mauvaise surprise. Les sièges assurent un maintien correct, mais le rembourrage n'est vraiment pas leur fort. Et la position de conduite ne pourra satisfaire les gens de plus d'1,75 m, sans doute rares au Japon... En tous cas, si le court levier de la boîte de vitesses est très bien placé (maniement parfait du reste, tant par sa rapidité que sa synchronisation), on ne peut être aussi satisfait de la position des pédales qui ne permettent pas d'accélérer-freiner dans les meilleures conditions.

SUR LA ROUTE

Il convient de signaler que nous n'avons pas pu disposer d'une voiture rodée, puisque notre coupé comptait à peine 600 kilomètres. Néanmoins, nous n'avons pas hésité à « tirer », sans que le moteur manifeste d'ailleurs la moindre réprobation. Nous nous sommes donc dirigés vers Montlhéry

pour procéder à la mesure des performances, qui, sans confirmer les chiffres annoncés par l'importateur, nous ont pour notre part pleinement satisfaits. Rappelons que nos essais sont toujours — et c'était encore le cas — effectués avec deux personnes à bord. En utilisant les 8500 t/m accordés, nous avons obtenu :

- 400 m départ arrêté : 19''
- 1000 m départ arrêté : 36''
- Vitesses maximales lues s/intermédiaires :
1^{re} : 50 - 2^e : 80 - 3^e : 120 km/h.
- Vitesse maximale : 155,5 km/h à 8200 t/m environ. (Le compteur de vitesse indiquait alors près de 180 km/h !)

A ce régime pourtant très élevé, le moteur n'est pas exagérément bruyant, et surtout, il est totalement exempt de vibrations. Nous sommes ainsi restés quatre tours sans lever le pied, soit près de 12 kilomètres, sans noter la moindre élévation de température, ou le plus petit signe d'essoufflement, malgré le manque de rodage.

Ce fut ensuite le tour du circuit routier. Le Coupé Honda y a révélé un comportement extrêmement sûr au point de vue tenue de route, mais peut-être pas aussi amusant à conduire qu'on pourrait le souhaiter. Ainsi que



le réglage de son train avant (beaucoup de carrossage positif) le laissait supposer, il glisse volontiers du nez alors qu'il refuse énergiquement le dérapage provoqué de l'arrière, malgré les plus brutales provocations. Conduit vite, mais sans exubérance particulière, il observe une attitude strictement neutre. En style « compétition », il devient donc nettement sous-vireux : l'action violente de la barre anti-roulis provoque le délestage complet de la roue avant intérieure, résultat spectaculaire mais peu ressenti par le pilote qui contrôle toujours facilement le véhicule, grâce notamment à un véritable chef-d'œuvre de direction, précise, légère et directe, mais sans excès, tout en ne transmettant jamais la moindre réaction au volant.

Si l'exceptionnel rendement du moteur permet de tenir pour négligeable le poids relativement élevé de la Honda S/800, on ne peut pas dire que le freinage s'en accomode aussi bien : il n'apprécie guère d'être malmené, et son efficacité dans ces conditions baisse rapidement. Il convient pourtant de préciser que, sur la route, nous n'avons pu le prendre en défaut : mais, dans le bassin parisien, chacun sait que les descentes de cols ne sont pas légion...

Enfin, la suspension m'a valu bien du souci : j'ai longuement cherché un qualificatif assez puissant pour définir sa dureté vraiment extraordinaire. En fin de compte, ce que j'ai trouvé de mieux, c'est... inqualifiable ! Toutefois, l'importateur nous a précisé que les voitures livrées à la clientèle seraient équipées de ressorts mieux adaptés à la configuration de nos routes et de nos postérieurs occidentaux, lesquels le remercient publiquement ici de ce geste charitable.

CONCLUSION

Voici donc un coupé à la ligne sportive qui porte le prestigieux écusson Honda, qui approche les 160 km/h avec un superbe double ACT — quatre carburateurs d'une sophistication mécanique admirable, le tout pour 9 990 F. C'est, je crois, exactement le genre de voiture que les jeunes attendaient : et ce n'est pas le moindre des paradoxes qu'elle leur vienne de si loin. En tous cas, il n'est pas besoin de voir plus loin que le bout de son nez pour saisir : pour les constructeurs japonais, l'opération exportation a commencé. Apparemment, « ça va faire mal » !

CARACTERISTIQUES DU COUPE HONDA S/800

MOTEUR : 4 cylindres en ligne refroidi par eau, en alliage léger. Vilebrequin sur roulements à aiguilles. Double arbres à cames en tête, 4 carburateurs horizontaux simple corps. Taux de compression 9,5 : 1.
60 x 70 mm : 791 cc.
Ordre d'allumage : 1-2-4-3.
78 ch SAE à 8 000 t/m.
6,7 m/kg à 6 000 t/m.

TRANSMISSION : Embrayage monodisque sec à diaphragme B.V. à quatre rapports tous synchro.

CHASSIS : Caissons et structure tubulaire. Susp. AV à roues indép. par triangles superposés, barres de torsion, amort. télesc., et barre anti-roulis. Susp. AR à essieu rigide guidé par 4 bras longitud. et une barre Panhard. Combinés ress. Hélic. - amort. télesc. Direction à crémaillère. Freins : à disques AV, tambours en alliage léger ailetés AR.
Pneus Dunlop SP 145 x 13.
Capacité réservoir : 25 litres env.

EQUIPEMENT : Cpte tours, indic. vitesse, thermo eau, jauge à essence, voltmètre, essuie-gl. à 2 vitesses, lave-glace, chauffage ventilation, etc.

DIMENSIONS : Longueur HT 3335, largeur HT 1400, hauteur 1195, empattement 2000, voies 1150, poids 755 kg.

ESSAI : Beau temps sec et tempéré. 400 m départ arrêté : 19".
1 000 m départ arrêté : 36".
Vitesse maxi : 155,5 km/h à 8 200 t/menv.
Vitesse maxi. - lues sur intermédiaires :
1^{re} : 50, 2^e 80, 3^e 120 km/h.
Consommation maxi. : 11,5 litres aux 100 km.

PRIX : 9 990 F HT.