

V šedesátých letech proslavily značku Honda malé sportovní vozy S 500, S 600 a S 800 poháněné vysokootáčkovými čtyřválcí s rozvodem DOHC. Byly hbité a hudebně nadané.

Prototypy malých dvoumístných kabrioletů s označením S 360 a S 500 Honda představila koncem října 1962 na tokijském autosalonu. Nebyly na prodej, testovaly zájem potenciálních zákazníků.

S 360 odpovídal tehdejšímu japonským předpisům pro miniautomobily, byl dlouhý jen 2990 mm, široký 1295 mm a objemem motoru se vešel do 360 cm³. Pod kapotou skrýval téměř hodinářský výtvar: vodou chlazený řadový čtyřdobý čtyřválec se dvěma vačkovými hřídeli v hlavě skloněný o 45° vlevo. Z objemu 356 cm³ dával s pomocí

Zpívající bonsaje



2000

1990

1980

1970

1962–1970

1960

1950

1940

1930

1920

1900

1890



PROTOTYP S 360 BYL VYSTAVEN
NA TOKIJSKÉM AUTOSALONU
V ŘÍJNU 1962

KABRIOLET HONDA S 500
SE V JAPONSKU PRODAVAL
OD PODZIMU 1963





HONDA S 600 Z LET 1964-66 MĚLA JEŠTĚ POHON ZADNÍCH KOL ŘETĚZÍ



HONDA S 600 PŘI TESTU ČASOPISU „HOBBY“ V ITALSKÉ MONZE (1966)

► čtyř karburátorů výkon 33 k (24 kW) při nebývale vysokých 9000 1/min.

Prototyp S 500 mířil výš: měl větší zadní převis karoserie, takže do délky měřil 3300 mm a jeho čtyřválec DOHC o objemu 492 cm³ dával rovných 40 k (29,5 kW) při 8000 1/min.

Stejně jako jeho menší sourozenec měl i S 500 převodové ústrojí s motocyklovou příchutí: na motor navazovala čtyřstupňová převodovka, krátký spojovací hřídel a rozvodovka, přičemž každé ze zadních kol poháněl samostatný zapouzdřený řetěz.

Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na lico-běžníkových polonápravách odpružených podélnými zkrutnými tyčemi, zadní na podélných kyvných ramenech, jež byla dutá a tvořila pouzdra již zmíněných řetězů. Každé z ramen bylo za osu kola opatřeno vinutou pružinou se sousým tlumičem.

Zatímco model S 360 zůstal ve stádiu prototypů, Honda S 500 se po roce dalšího vývoje dočkala malosériové výroby. V podobě určené pro japonský trh se v Tokiu představila na podzim 1963.

Koncepce s obdélníkovým rámem, nezávisle zavěšenými koly a pohonem zadních kol řetězy se nezměnila, dvoudveřová otevřená karoserie byla nově z ocelového plechu místo původního hliníkového. Objem čtyřválece vzrostl na 531 cm³ a výkon na 44 k (32 kW) při 8000 1/min. Dřívější dvanáctipalcová kola nahradila nová třináctipalcová obutá do pneumatik 5,20-13, brzdy byly nadále bubnové.

Dvoumístný kabriolet s rozvorem 2000 mm byl dlouhý 3300 mm, široký 1430 mm a vysoký 1200 mm, vážil 680 kg a dosahoval rychlosti 135 km/h.

Koncem roku 1963 bylo zhotoveno prvních 136 vozů Honda S 500 určených pro zákazníky, celková produkce dosáhla do léta 1964 čísla 1363. Patrně všechny vozy S 500 byly prodány v Japonsku, dobové reklamní snímky však prozrazují, že existovaly dva nebo tři exempláře v exportním provedení s volantem vlevo.

Záhy se ukázalo, že půllitrový čtyřválec má krásný vysoký hlas, sportovní vůz by však potřeboval více koní. A tak už v březnu 1964 debutovala Honda S 600 s větší maskou a nově tvarovanými nárazníky, její čtyřválec DOHC prodloužením zdvihu a mírným převrtáním získal objem 606 cm³ a výkon 57 k (42 kW) při 8500 1/min.

Zadní kola nadále poháněly řetězy, kabriolet s pohotovostní hmotností 715 kg a celkovou 905 kg dokázal flirtovat s rychlostí 150 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 17 s a spotřeboval 7 až 9 litru benzínu Super na 100 km. Delší dojezd bez tankování mu umožňovala palivová nádrž zvětšená z 25 na 35 l.

V únoru 1965 se vedle kabrioletu začalo vyrábět i dvoumístné kupé S 600, jež mělo v šikmé zádi nahoru vyklápěcí třetí dveře. Připravené k jízdě vážilo 735 kg a muselo se spokojit s nádrží o objemu 30 l.

Během roku 1965 se Honda S 600 představila evropskému publiku na autosalonech v Ženevě, Frankfurtu nad Mohanem a Paříži, pozornost na sebe upoutala i koncem srpna 1965, když s ní Japonec Nobuo Koga a Belgičan Henri Quernette obsadili 12. místo

KABRIOLET HONDA S 600 S PŘÍDAVNÝM NOSIČEM ZAVAZADEL NA ZÁDI





KUPÉ HONDA S 800 ROČNÍKU 1967
NA VÝSTAVĚ RĚTROMOBILE 1996

V OSOBITĚ TVAROVANÉ ZÁDI MĚLO
KUPÉ S 800 VYKLÁPĚCÍ TŘETÍ DVEŘE



V TĚHLE PODOBĚ SE KABRIOLET HONDA S 800
VYRÁBĚL V LETECH 1968-70

v maratonu 82 hodin na Nürburgringu a vyhráli třídu do 700 cm³. Na podzim 1965 se redaktoři německého časopisu „hobby“ vydali s vozem S 600 na autodrom do italské Monzy, kde nejrychlejší kolo absolvovali výtečným průměrem 131 km/h.

Drtivá většina automobilů Honda S 600 zůstala v Japonsku, jen tisícovka jich byla vyvezena do zahraničí, zejména do Austrálie, Kanady, ale i do Evropy. Dvě stovky vozů S 600 byly prodány ve Švýcarsku a Itálii, jednotlivé exempláře – coby předváděcí vozy – jezdily ve Francii, Belgii i ve Skandinávii.

Do léta 1966 bylo vyrobeno celkem 13 tisíc vozů Honda S 600, včetně 1800 kupé. Události sezony se stal nový model S 800 vybavený čtyřválcem DOHC zvětšeným na 791 cm³ a vyladěným na 70 k (51,5 kW) při 8000 1/min.

První tisícovka vozů S 800 vyrobená do května 1966 měla ještě pohon zadních kol řetězy, poté se začala montovat kardanem poháněná tuhá zadní náprava s vinutými pružinami příčně ustavená panhardskou tyčí. Zároveň vůz dostal přední kotoučové brzdy Dunlop.

Honda S 800 s pohotovostní hmotností 745 resp. 770 kg (kabriolet a kupé) dosahovala největší rychlosti 160 km/h a z 0 na 100 km/h uměla zrychlit za 15 s.

Od podzimu 1967 se vyráběly vozy S 800 M (někdy také označované jako Mk2) s přidavnými hranatými blikáči v americkém stylu na předních i zadních blatnicích, většími blikáči v masce a dvouokružným ovládním brzd. Přední kotoučové brzdy byly nové značky Girling. Ani po těchto úpravách se však vozy S 800 do USA nevyvážely.

Výroba automobilů Honda S 800 kulminovala v roce 1967 nad hranici 5 tisíc kusů, ještě v roce 1968 překročila 3 tisíce exemplářů, poté však prudce klesala. Poslední z 11,5 tisíc vozů tohoto typu opustily výrobní linku v květnu 1970. Jednu třetinu produkce tvořily kabriolety, dvě třetiny kupé.

Více než polovina vyrobených vozů S 800 byla prodána v Evropě, především ve Francii. V zemi galského kohouta se na přelomu šedesátých a sedmdesátých let prohánělo více než 3500 vozů Honda S 800, ve Velké Británii přes 1500, v Belgii osm stovek a v Německu kolem sedmi set.

Dnes se zachovalé autentické exempláře, které odolaly zubu času i temperamentu svých někdejších, převážně mladých a rychlých uživatelů, počítají už jen na desítky. ◀

DVA SOUZROZENCI S 800: KUPÉ A KABRIOLET V MONTLHÉRY V ČERVNU 1991



TITULNÍ LIST PROSPEKTU VOZŮ
HONDA S 800 MODELOVÉHO ROKU 1968

KUPÉ HONDA S 800 NA RETUŠOVANÉM
SNÍMKU Z PROSPEKTU (1968)

