

Clásicos: Honda S 800 de 1968

Cinturón amarillo

Aunque sus primeros coches datan de 1962, Honda aprendió rápidamente a fabricar deportivos potentes y fiables como este increíble ejemplar de menos de 800 cc y 70 CV a ¡800 rpm! Además, para lograr esta cifra de potencia no fué necesario recurrir al turbo, a las culatas multiválvulas ni a sistemas tan sofisticados como el VTEC.

La verdad es que los occidentales de los años sesenta tenían que mirar los productos japoneses con una mezcla de recelo y sorpresa. En aquel reloj Seiko tan barato que traía de Ceuta un amigo no figuraba la leyenda *Swiss Made*, pero era automático y sumergible, tenía cronómetro y al final hubo que arrinconarlo en la mesilla porque, aunque seguía funcionando, se había pasado de moda. Algo parecido sucedía con unos ciclomotores Honda con motor de cuatro tiempos: no había que echarles mezcla y gastaban poquísima gasolina, pero eran difíciles de conseguir en la España proteccionista.

Para comprender el extraordinario despegue industrial japonés hay que conocer casos como el de Honda, empresa que inició su actividad en la posguerra con la fabricación de motores auxiliares para bicicletas. Quince años más tarde, en 1961, vendía 100.000 motocicletas al mes y su equipo de competición conseguía sus primeros Campeonatos Mundiales de Constructores en 125 y 250 cc.

Aún más espectacular fue

el progreso de Honda como fabricante de automóviles, ya que su primer modelo apareció tímidamente a finales de 1962. En 1964 Honda llegaba a la Fórmula 1 y lanzaba el modelo S 600, un cabriolet muy similar al coche de esta prueba pero con menor cilindrada... todavía los occidentales se carcajaban al ver unos coches tan enanos que por entonces se vendían con garantía de 50.000 km o dos años.

Los de Honda iban muy en serio, y en 1965 fue un Honda el vencedor del Gran Premio de Méjico. Si ganaron una carrera de F-1 a los tres años de comenzar a fabricar unos coches muy pequeñitos, ya se entenderá mejor este modelo S 800, surgido en 1966. Con una cilindrada de 791 cc, ofrece una potencia máxima de 70 CV a 8.000 rpm y límite de giro a 8.500 rpm. La potencia específica es de 88,5 CV por litro, cifra que muy pocos automóviles de serie logran sin recurrir a un turbocompresor.

La unidad que aparece en las fotografías perteneció a un médico español domiciliado en Nueva York, que lo utilizaba para moverse por la

Desde que dió sus primeros pasos en el mundo del automóvil, Honda siempre ha mostrado una especial predilección por la fabricación de pequeños deportivos.

PACHECO





ciudad y no dudó en traerlo a su regreso. Con los años quedó abandonado en una céntrica calle madrileña hasta que un grupo de empleados de Auto Fernando Baviera, concesionario Honda, compraron el coche en estado lamentable para salvarlo del desguace.

A través de la red de recambios Honda consiguieron todas las piezas estropeadas, al tiempo que desmontaban el coche para comprobar su estado mecánico. Una buena limpieza, unos segmentos nuevos y unas bujías NGK DR8ES (iguales que las de una Honda CBR 1000) bastaron para que el motor recuperase su vigor. Un buen saneado de la carrocería y su posterior pintado en el color gris metalizado original dejaron a nuestro protagonista con el saludable aspecto que se puede apreciar en las imágenes.

Antes de entrar al coche

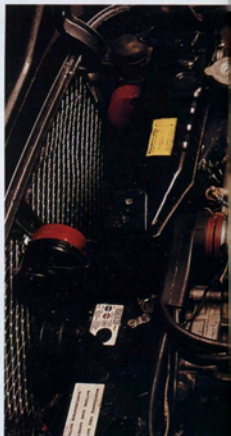
se perciben detalles como el parabrisas laminado o la llave única, después generalizados en casi todos los automóviles. Cualquiera que supere 1,70 m de estatura tendrá problemas para ponerse al volante, aunque una vez dentro se está mejor gracias a los impecables asientos que dejan los pies casi en horizontal. No cabe el apoyo para el pie izquierdo, pero en cuanto se pisa el pie derecho todos los inconvenientes quedan olvidados.

Con un ralenti que en cliente se estabiliza en las 1.800 rpm, el motor parece más el de una moto que el de un automóvil. El colector de escape 4-2 posee unas curvaturas de estilo motociclista que ayudan a evacuar los gases con excelente rendimiento. De la alimentación se encargan cuatro carburadores que hacen olvidar la escasa cilindrada, ya que el motor responde con soltura



Un cambio de tacto delicioso era una característica del pequeño S 800.

La instrumentación delata las pretensiones deportivas del coche.





Ficha técnica

HONDA S 800

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Doble árbol de levas en cabeza. 791 cc (60 x 70 mm). Compresión: 9,2:1. Cuatro carburadores Keihin-Saiki CYB 31-26-1 y bomba de gasolina eléctrica. Potencia: 70 CV DIN a 8.000 rpm. Par máximo: 6,1 mkg DIN a 6.000 rpm.

TRANSMISION

Caja manual de cuatro velocidades y marcha atrás (5ª velocidad, ensamblada en opción). Propulsión trasera.

BASTIDOR

Suspensión delantera independiente, con paralelogramos deformables y barras de torsión, barra estabilizadora y amortiguadores telescópicos. Suspensión trasera de eje rígido con muelles helicoidales, bieletas longitudinales, barra Panhard y amortiguadores telescópicos. Frenos delanteros de disco y traseros de tambor, con circuito doble. Dirección de cremallera. Neumáticos 155 SR 13.

COTAS

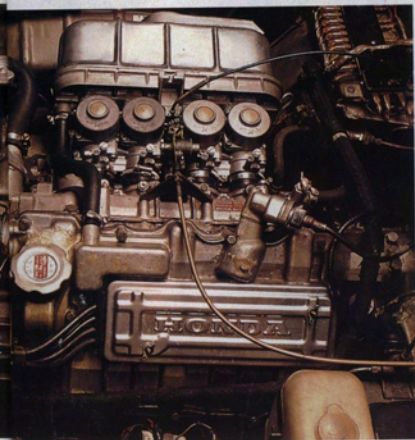
Largo/ancho/alto: 3.340/1.400/1.220 mm. Vías del./tras.: 1.150/1.130 mm. Peso en orden de marcha: 785 kg.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 160 km/h. Consumo medio: 9 l/100 km.

FABRICACION

Epoca de comercialización: 1966-1970. Ejemplares fabricados: 11.406.



Un motor que coge vueltas como un torbellino y un comportamiento muy vivo hacen de este Honda un divertido juguete en carreteras viradas. Para ello el cuatro cilindros de 791 cc contaba con una poderosa batería de cuatro carburadores.

casi desde el ralenti y sube de vueltas con el empuje de una moto. A eso le ayudan unos desarrollos cortísimos (19,8 km/h a 1.000 rpm en 4ª) y un mando del cambio mejor que el de muchos coches modernos asociado a un embrague muy suave.

Desde luego, el confort de suspensión no es su fuerte y para frenar hay que haber ido al gimnasio, pero una dirección tan rápida como precisa y el divertido comportamiento en carretera (es de tracción posterior) tenían que entusiasmar a los japo-

neses de hace casi treinta años.

A los occidentales que superasen el miedo al peligro amarillo y a los kamikazes les encantaría su buen acabado y su sensación de solidez, acompañados de un equipamiento con claxon con dos posibles tonos, amperímetro, intermitentes de emergencia y encendedor eléctrico... y todo ello a un precio ligeramente superior en los mercados libres al de un Fiat 850 Coupé o un NSU 1000 TT. Lo que queda claro es que modelos actuales como el Honda NSX o el compacto Civic VTI no han nacido de la casualidad. Parte de su prestigio está fundamentado en coches como este S 800, tan excepcional en su momento como otros Honda lo son ahora.

I. Sáenz de Cámara