

Legendary Japanese Cars ホンダ S800 1
 名車の系譜 ホンダ S500 / S600 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 本田技研工業① 10
 ジャパニーズカー発展史 モータースポーツの歴史① 12

[発行日] 2022年11月22日
 [発行] 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE勝どき
 [発行人] 谷 健二
 [編集人] 佐藤育美
 [アートディレクション] 今福健司
 [編集協力] 株式会社ファミリーマガジン
 [デザイン] 山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)
 [撮影] 石橋謙太郎 (studioM)
 [印刷] 株式会社大丸グラフィックス
 ©2022 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供

いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複製(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

1. インターネットで

<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)

※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)

2. お客様受注センターに電話またはファクスで

☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)

FAX 0120-834-353

(定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)

3. 定期購読申し込み用紙を郵送

「定期購読のお知らせ」がお手元にない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内

本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。

※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。

※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。

※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内

●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。

デアゴ よくある質問 検索



●メールでのお問合せ

※ Webで会員登録が必要です。

<https://deagostini.jp/support/mail>



●お客様サポートセンター(本誌関連の一般的な質問を承ります)

☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)

※間違いない電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!

PCからもスマートフォンからもアクセスできます。

検索 デアゴ 日本の名車



【個人情報の取扱いについて】*お申し込み前に下記を必ずお読みください。
 ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に関しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報の提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせください。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793) 土日、祝日、年末年始、夏季休暇を除く10:00~18:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。 <https://deagostini.jp/security/>



4

Honda
S800
1966-1970

本田理念

本田 S800

型號	AS800
引擎名	AS800E
排氣量	791cc
最大輸出	70ps/8000rpm
最大扭力	6.7kg-m/6000rpm
全長	3335mm
全寬	1400mm
全高	1200mm
軸距	2000mm
車輛重量	720kg



S800是企業家本田宗一郎對「創新思維、獨特技術、極致性能的不懈追求、熱愛汽車的心」的具體實現。照片為雙門敞篷車型。

以四輪車體現的輕量型運動跑車



在前一代的S600中，使用了圓形尾燈，但在S800中，它被改成了方形的組合式尾燈。

在照片的左側，可以看到引擎蓋右側有一個隆起部分。這就是所謂的「動力隆起」原本是為了強調引擎不容易完全放入引擎蓋中，並象徵著搭載的引擎非常高功率。但據稱，S800的「動力隆起」是虛構的設計。





重視出口市場的 終極S系列

在昭和30年代，因為在摩托車領域贏得了國際聲譽的本田（Honda）首次嘗試製造乘用車，名為「S系列」。這個系列的最高峰是S800，它是在比以往更注重海外出口的情況下開發的。在海外銷售，上一代的S600的排氣量606cc實在太小。因此，本田在昭和40年（1965）秋的東京車展上，首次推出了一款排氣量擴大的車型，並命名為「S800」。這款車在隔年昭和41年（1966）1月正式發售。

S800提供了敞篷和硬頂兩種車型，其基本結構與S600相同，但由於修改了保險桿的形狀，車身長度增加了35mm。

S800搭載了一款排氣量擴大到791cc的AS800E型引擎，其缸徑×行程增加到60×70mm。儘管壓縮比降至9.2，但最大功率達到了70ps/8000rpm，最大扭矩為6.7kg-m/6000rpm（相較之下，S600分別是57ps/8500rpm和5.2kg-m/5500rpm）。0-400m的加速時間從S600的18.7秒縮短到16.9秒，最高時速也提高到160公

里/小時（S600為145公里/小時），車速儀錶達到200公里/小時。紅色區域的轉速範圍從8500rpm開始，這種高轉速讓人聯想到摩托車的引擎。值得注意的是，隨著這種高功率的提升，空氣過濾器、散熱器和油底殼的容積也大幅增加。

外觀上，最初計劃將車輛設為噴射式燃油系統，因此在引擎蓋上設有一個動力隆起部分。最終這只是一個虛構的設計，但它成為了僅「S8」才有的圖標，一直延續至今。此外，在前進氣格柵中加入了「H」商標的鍍鉻裝飾，七寶燒的標誌移到了左右前翼上。這些變化使外觀印象與S600有了很大的不同。除了這些特點，前保險桿變大，信號燈變大，尾燈也變成了組合燈，以符合美國的安全標準。

這款S800讓「S系列」在規格上達到國際水準，並在性能上超越，成為一款世界級的輕量運動跑車，無論在哪裡都不會感到羞愧。

引擎方面，S800搭載了被譽為「宛如鐘錶一樣精密」的四缸雙頂置凸輪軸

（DOHC）引擎，配備京浜精機製作所生產的四連化油器和四個排氣歧管，這點與S600相同。該引擎縱向安裝在引擎蓋下，驅動方式為FR。雖然當時這是一種常見的配置，但這種配置也被繼承到了被稱為「平成的S」的本田S2000車型中。

登場後的4個月內進行了車型變更 從鏈條驅動轉為軸驅動

談到「S系列」，現在仍然被提及的是其使用鏈條驅動的特點。當時，它將鏈條集成到懸掛臂中，實現了獨立懸掛。S800和S500/600一樣，最初也採用了這種方式，但在登場後的4個月內，它被改為了具有傳統驅動軸的四連桿固定軸的剛性形式。這是因為出口時存在噪音和維護性的問題。在進行更改時，S系列的開發者中村良夫反對一直以來的鏈條驅動方式，並說服了本田宗一郎，稱「在美國難以銷售」。然而，由於無法同時將鏈條箱和懸掛臂合併使用以節省空間，所以行李箱容積變小



這是雙門敞篷車頂展開的狀態。這種像運動跑車一樣的小型車室只覆蓋了必要的部分。



在車身側面裝上的是結合了本田的「H標誌」和車型名稱的七寶燒標誌。

了。同時，引擎的性能特性也經過了重新評估，以糾正低速扭矩不足的問題，使其更適合更廣泛的用戶。

前懸掛採用了與S500/S600相同，扭桿彈簧的雙橫臂懸架。方向盤採用迅速反應的齒條與齒輪系統，可以說早在半個多世紀前就擁有現代運動跑車的特質。

在昭和43年（1968）5月，最終型號「S800M」問世。國內版本也採用了符合北美安全標準的20項裝備，包括搭載了徑向層輪胎、前輪碟煞、車身四個角落的標示、以及三點式安全帶。同時，5幅輪圈也從5個變成了4個。

在這次小改款中，雙門轎車型從目錄中刪除。然而，由於在國外比敞篷車型更受歡迎，因此繼續生產供海外市場的S800M雙門轎車。

在賽車領域

S800活躍表現足以威脅高級賽車！

S800在賽車領域繼承了S600的優異紀錄，但在初次亮相時，它也經歷了一些獨特的挑戰。當時它在與豐田的Sports800等對手的較量中經常處於劣勢。這主要是因為它的車身在這個級別

中相對較重，以及新採用的引擎尚未成熟。

在這樣的背景下，本田在公司內設立了當今的HRC前身RSC（賽車服務中心）。他們不僅開發賽車零件，還向私人車隊提供這些零件。有了這樣的後盾，隨著車型本身的不斷成熟，S800開始展現無敵的實力。在昭和42年（1967）的日本大獎賽GT-1級別中，S800佔據領先地位，之後在這個級別中幾乎無敵，並且經常威脅到像豐田7、日產R380、保時捷Carrera6等高級級別賽車。據說甚至有機會看到S800車型在直路上超越排氣量大兩倍以上的賽車。

S800在賽車界的巔峰表現可以說是在國內昭和43年8月4日的鈴鹿12小時賽事。它的排氣量提高到872.8cc，擁有100匹馬力以上的動力輸出，相對於普通的選配零件，S800以其平坦的外形和減少風阻的硬頂特點脫穎而出。這輛車由RSC合約車手永松邦臣和木倉義文駕駛，不僅在GT-1級別中奪冠，而且在整體排名中取得第三名（前兩名是排氣量為3000cc的豐田7）。另外，海外賽場上，在此的前一年，生澤徹駕駛一輛經RSC調校的S800參加比賽，在紐博

格林500公里賽事中贏得了該級別的冠軍。

正如許多私人車手經過提供零件後駕駛S800取得優異表現，S800也成為培養賽車手的車型。更值得一提的是，S800的引擎被許多純賽車車型採用，成為它們的心臟。例如，Formula車型的布拉漢姆、本田、Group 7車型的Macrantha、以及本田R800等車型都可以視為S800的兄弟車型。



依照輕量化和小巧化的運動跑車概念，儀表板周圍也設計成簡單而不多餘的模式。



採用低背座椅的設計，考慮到敞篷狀態下的外觀。在S800M的最終型中，標配了三點式安全帶。



S800是豐田Sports800的競爭對手。對於賽車版本的車型，其硬頂的形狀被設計為專用的平頂款式。

儘管具備極高轉速型引擎 S800在整個轉速範圍內提供了 令人舒適的引擎感受

作為一款駕駛型車輛，S800的特點主要體現在其能夠運轉到高轉速的引擎上。它的紅線轉速高達8500rpm，就像一輛摩托車一樣，具有極高的轉速。然而，儘管如此，它在低轉速範圍內也不會出現扭矩不足的情況，特別是自從採用剛性配置以來，它能夠在整個轉速範圍內提供舒適的駕駛體驗，令愛好者能夠享受到樂趣。此外，S800的獨特改良之一是一檔變速箱已實現全同步，進一步提供更令人

愉悅的駕駛體驗。此外，接近理想的重量分佈比例為前53:後47，也為駕駛者提供了更好的一體感，這些特點在S2000的「後繼」車型中也得到了延續。

在駕駛感受方面，至今仍然在經典車愛好者之間存在著關於「是鏈條好？還是剛性好呢？」的爭議。一般來說，人們似乎認為「極限速度時應選鏈條」「操控性能時應選剛性」。值得一提的是，許多愛好者喜歡鏈條驅動所特有的發動時尾部升起的特性。

昭和45年(1970)S800停產，這主要是因為它是一款運動車型，且預計

銷售數量有限。也有說法是為了將資源用於生產其他車型，如N360。總生產數量為11,406輛，包括敞篷和雙門轎車，而S500/S600/S800系列的累計生產數量為25,853輛。此後，S系列一直到平成11年(1999)的S2000才再次登場，結束了長時間的中斷。

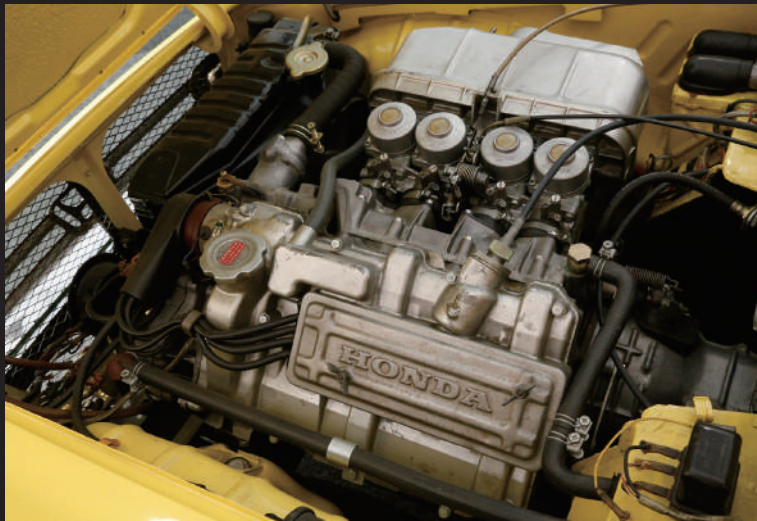
直至今日，本田的「創新」「革新」「挑戰精神」等Honda的「理念」都是在「S系列」以S800為巔峰確立的。也正是因為「S系列」作為起點，本田才得以開創出作為四輪車製造商的獨特之路。對於目前的本田宣布退出F1賽車並告別內燃機技術感到遺憾的粉絲來說，或許沒有什麼比「S系列」更能深深觸動他們的內心了。



銷售當時S800的型錄。強調了高性能引擎、後輪鏈條驅動、可一鍵展開的車頂等特點。



昭和43年推出的S800M，在進行小改款時，為出口版本車型提供了右駕駛座，並進行了20處安全改進，包括新增方向燈以符合美國的安全標準。



突顯DOHC氣缸頭的引擎室。引擎被安裝在狹窄的空間中，幾乎占滿了整個空間。在後方，安裝了由本田旗下的大型零件製造商京浜精機製作所（後來改名為Keihin，現在是日立Astemo）生產的四連化油器。



前擋風玻璃頂部的風擋板是專為敞篷車型設計的。在展開車頂時需要取下它。



右邊是200km/h刻度的車速儀錶。左邊轉速儀錶的紅色區域從8500轉開始，具有像摩托車一樣的高轉速引擎。

雙門轎車車款的車頂設計

S800有敞篷和雙門轎車兩種車身型式，兩者都是從前身的S600承襲而來。然而，以現狀看來，對於「原來S8有雙門轎車的車款」的情況，意味著有許多人感到驚訝。

觀看這款雙門轎車的側面，可以看到其獨特的車頂線條。有些人可能會認為這種設計破壞了S800的美感。它的車頂線條彷彿是為了確保後座的頭部空間而設計，就像捷豹 Jaguar E-Type 2+2雙門轎車一樣，但實際上，S800雙門轎車是一輛雙座車。

關於這款設計，最初S600是為了能夠容納三名乘客，因此開發設計了後座座椅，但

未能獲得認可。結果，用於三名乘客的車頂線條被保留下來，並傳承至S800上，這似乎是真相。

負責這款設計的河村雅夫表示，在雙門轎車的開發中，他曾嘗試製作了一款雙座車型的原型。根據他的說法，該原型的車頂後部比實際車型低40毫米，但最終推向市場的車型仍然保留了針對三名乘客的車頂設計。無疑，如果有一款專為雙座車型而設計的雙門轎車，那麼它可能會更加優美，這也是許多粉絲的坦率看法。



擁有後蓋的雙門轎車型在內部空間方面比敞篷車型更寬敞。照片為出口版本車款。