

HONDA SPORTS

HONDA SPORTS



ま え が き

ホンダ・スポーツというクルマは、日本のクルマの歴史の中においてもそうであったように、私たちの意識の上でも、つねに独自の地位を占めていた、といえよう。

1ℓにも満たない小排気量ながら、DOHC、ローラー・ベアリングを持ち、10000r.p.mまで軽くフケるエンジンをして、驚異的な性能を有したミニチュア・スポーツ——というのがホンダ・スポーツに対する一貫したコンセプトであった。確かにホンダ・スポーツほど精密で、高性能なスポーツ・カーは、そう見当たるものではない。

しかし、それにも増して、私たちは、ホンダ・スポーツの設計者たちの設計思想に大いなる魅力と価値とを感じる。小さいながら、あらゆる点で“本格派”を目指したホンダ・スポーツは、ホンダ初の4輪乗用車としてデビューした。それだけに荒けずりではあったが、新しく生み出されたものの新鮮さと、それを生み出した者の情熱とが強く感じとれたのであった。

そんなところから、私たち自身、ホンダ・スポーツには、大いに共鳴するものを感じ、ホンダ・スポーツ以後のホンダという企業にも、ある種の期待感を持って今日に至っている。ホンダ・スポーツ一族は、20年前に開発され、10年前に生産を完了した、いわば、本当に佳き時代のクルマとなってしまった。

それを今日的な目で改めて掘り起こすことにも、大きな意義と、魅力とを感じる。果たせるかな1冊の書物として、同じくホンダ・スポーツを愛してやまない諸兄の書架を飾ることとなれば私たちにとって望外の喜びだ。

昭和53年晩夏



FOREWORD

It is the Honda Sports that Honda (Honda Motor Co., Ltd), which had introduced excellent two-wheelers (motor bicycles) in the world from the 1950's, had taken the initiative with in entering the four-wheeler (motorcar) market. Honda Sports Series consisted of S600 with a 606cc engine and S800 with 791cc engine and each type had an open body and a closed body coupe.

The engines had high power DOHC mechanism first in Japan and were highly tuned to develop 94PS/1 (S600) and 88PS/1 (S800). They had many unique mechanism in the driving system as well such as the chain drive, etc., and were much sought after as miniature sport cars.

We have taken up the Honda Sports in Volume 5 of the Distinguished Cars of Japan Series, and have looked back at the Honda Sports which more than 10 years have elapsed since they were put on the market.

NEKO PUBLISHING CO., LTD.



CONTENTS

- GLORIFYING THE HONDA SPORTS
 - THE TWIN CAM STORY
 - THE HONDA "S" SERIES
 - PROFILE OF HONDA SPORTS
 - S500 ROADSTER
 - S600 ROADSTER
 - S600 COUPE
 - S800 ROADSTER CHAIN TYPE
 - S800 ROADSTER RIGID TYPE
 - S800 COUPE CHAIN / RIGID
 - S800 M ROADSTER
- PROJECT STORY OF HONDA SPORTS
- SOME SCENES WITH HONDA SPORTS
- RESTORATION OF S600
- HONDA TWIN CAM A LA CARTE
 - HONDA T360 (AK250)
 - HONDA S800 PATROL CAR
 - EXPORT MODEL
- TEXTS & ESSAYS
 - ESSAYS by S.KANDA
 - S800 & I by T.IKUZAWA
- TEXTS OF HONDA SPORTS
 - SPECIFICATIONS

- 8 HONDA SPORTS 譚
- 24 ホンダ・ツイン・カム・ストーリィ
- 36 ホンダ・スポーツへの招待
- 49 ホンダ・スポーツ素描
- 52 S 500
- 54 S 600
- 56 S 600 クーペ
- 58 S 800 チェーン・タイプ
- 60 S 800 リジッド・タイプ
- 62 S 800 クーペ
- 64 S 800 M
- 71 ホンダ・スポーツの開発から完成まで
- 85 ホンダ・スポーツのある風景
- 99 S 600 レストア記
- 107 ホンダ "ツイン・カム" ア・ラ・カルト
- 108 ツイン・カム・トラックとその仲間
- 114 バトロールはオープンで
- 118 輸出モデル
- 121 TEXTS & ESSAYS
- 122 機械の "充実" 感 神田重巳
- 124 ホンダ・スポーツと僕 生沢 徹
- 127 ホンダ・スポーツ機構解説
- 140 諸元一覧表

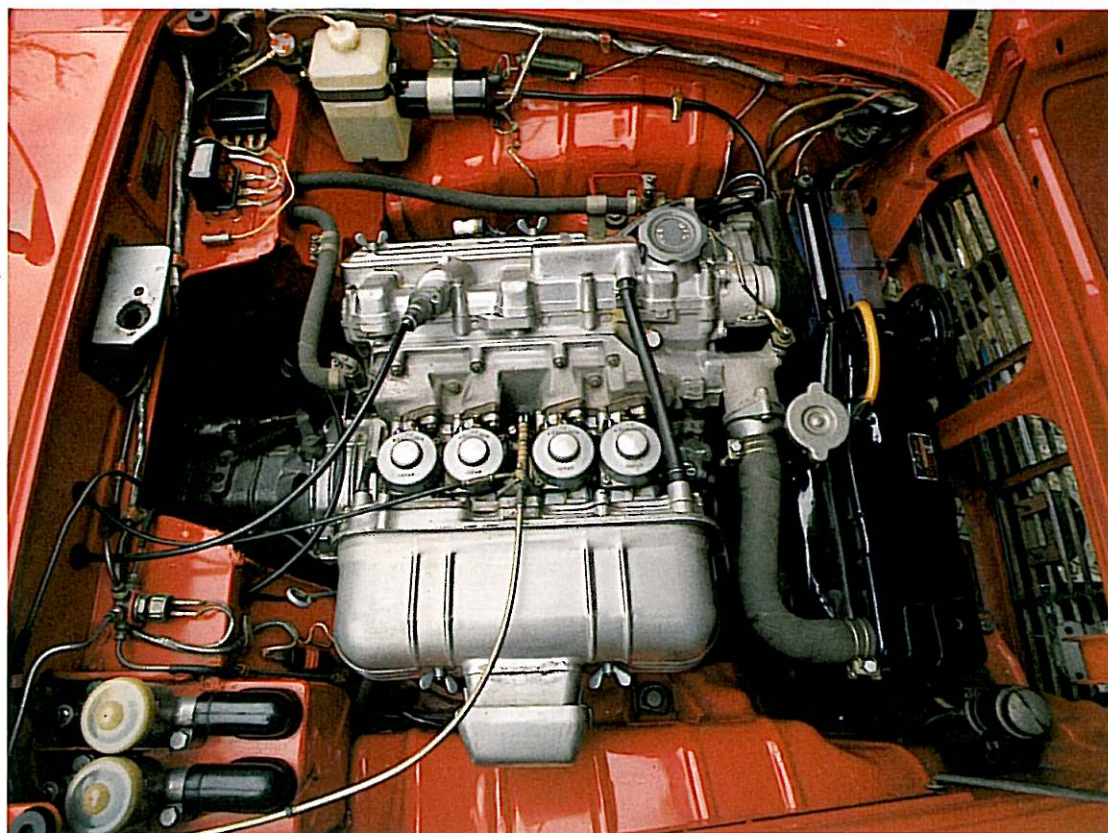
HONDA SPOR

ホンダ・スポーツ——1962年、モーター・ショーに展示されたS 360, S 500は、翌63年、スポーツ500 (A K 280型) として市販に移された。小型、超高性能、そして安価——確かなスポーツ・カー魂に裏付けされたホンダ・スポーツは、本当にクルマを、スポーツ・カーを愛した人々に熱狂とともに受入れられた。

64年、エンジンをスケール・アップしてS 600がデビュー、S 500で88.5 P S / ℓであったエンジンは、遂に94 P S / ℓにまでチューン、ますます本物のスポーツ・カーとなっていく。もうひとつ、S 600でエポックとなったのはクーペの登場だ。よりカンファタブルな70年代の“G T”を早くもホンダは先取りしてしまうのだ。

66年からは、再びエンジンのスケール・アップによりS 800 (A S 800型) となる。より熟成したホンダ・スポーツ究極の姿だ。輸出も大変好調で、虜になってしまうエンジン・ジャストは決して少なくはなかった。

北米の安全条件を十分に採り入れたS 800 Mを最後に、ホンダ・スポーツは、独特のエグゾスト・サウンドを残して走り去っていくのであった。1970年のことである。



TS 讃

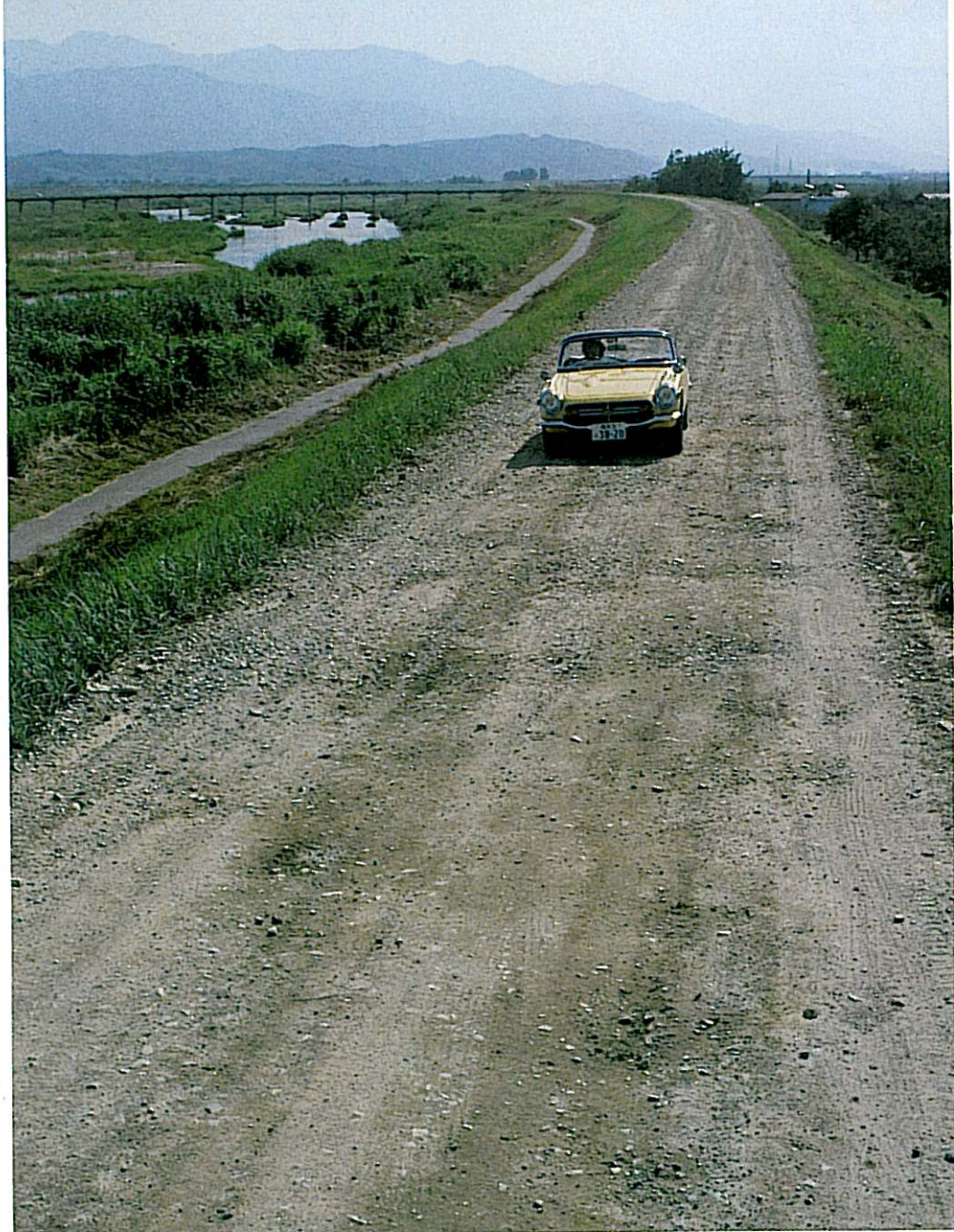


ホンダ・スポーツの世界——それは、ホンダ・スポーツでしか味わうことのできないファンタスティックな世界だ。精密無比な軽合金ツイン・カム・エンジンは、まず、メカニズムに惚れる男たちを無条件に魅了した。

例えば、応接間のショウ・ケースの中、古いブラック・ニコンや、ポケールのミニチュア、真鍮色に輝くD & Rのミカド型模型機関車、13号カンバスを汚した旧い“力作”——それらに時折、目をくれながら、ダンヒルをくゆらせスコッチをチビチビやる。そんなナイーブで“自己”を持った人が、去年手に入れたドイツ製サルーンの隣りに、それにかかる以上の愛情をもって“5”ナンバーのホンダ・スポーツを持ちつづけている——

若者のみならず、既に人生をゆとれるだけの時を過ぎた人が、自分の側に置いておきたい“本物”のポリシーに裏付けされた“もの”のひとつとして、小さなスポーツ・カー、ホンダ・スポーツを愛好する。

ホンダ・スポーツを本当に愛する人のひとつの姿を、最近知った。ホンダ・スポーツのファンタスティックな世界は、その、確かな思想によってつくりあげられた、ということも同時に……



S 800M ('68)



S 800 ('66)

/ S 800 C ('66)



ホンダ・スポーツのファンタスティックな世界——

或る人にとっては、若き青春の日々の思い出かもしれない。

また或る人にとっては、いつまでも変わることのない、ひとつの精密機械との対話の場であるかもしれない。

そして、何人かの人にとっては、ホンダ・スポーツが生産を中止して10年近くを経た今日、初めて知るファンタスティックな世界——

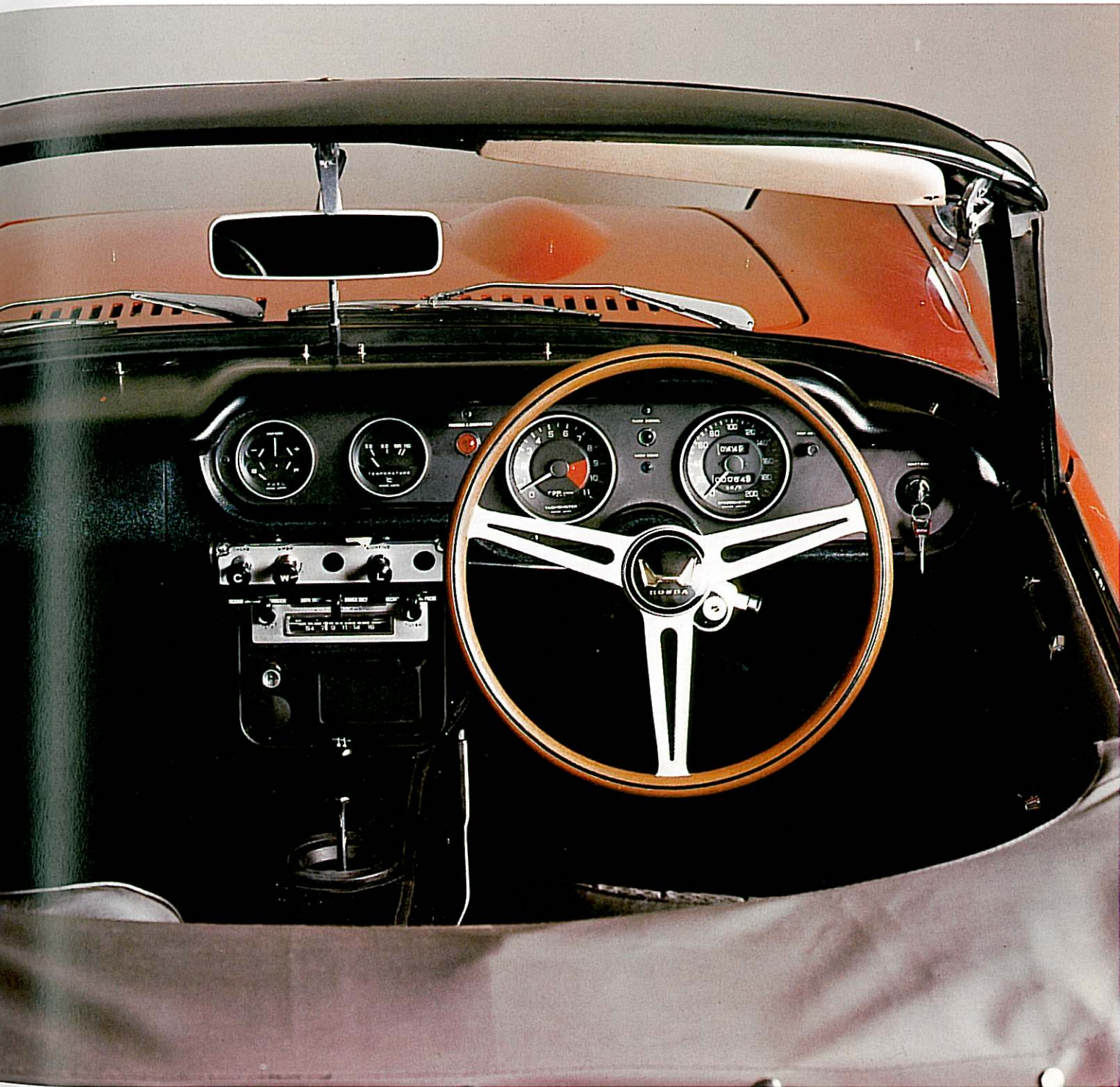
ホンダ・スポーツの小さな軽い扉をひらく時、何故か心が踊ってしまう。あたかもそれが、ファンタスティックな未知の世界への扉のように——

ピッタリとフィットする（人間的な大きさなのだ）コクピットに体をすべり込ませ、右手でメイン・キィをひねった瞬間、その世界は、現実の重味をもって、体に伝わってくる。1リッターにも満たないツイン・カム・エンジンの雄叫びは、あの独立ブランチのエグゾスト・パイプを微妙に反響させ、独特のホンダ・ミュージックを奏でる。

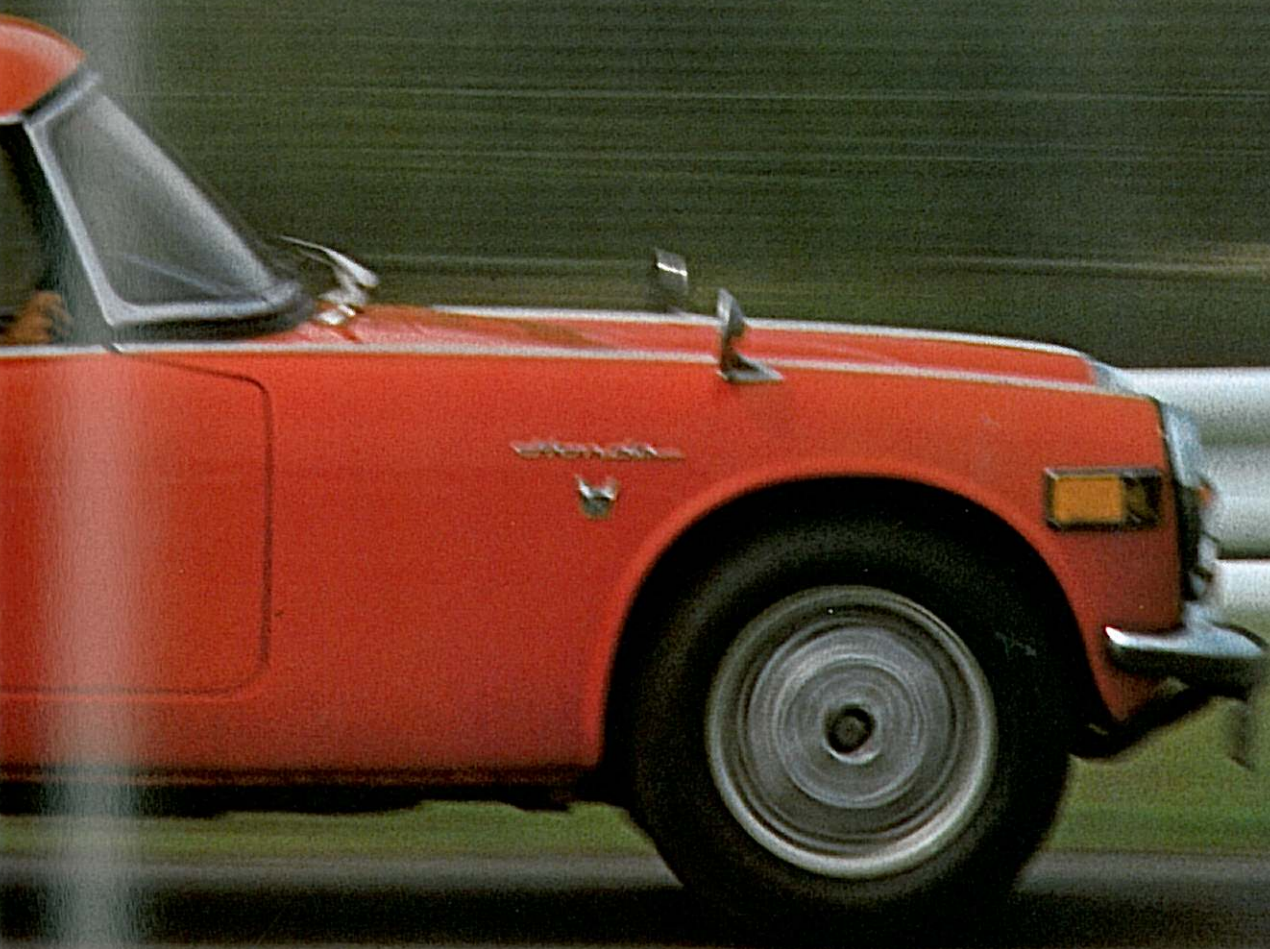
ウッ드의（残念なことにS 800以降はウッド風）ステアリングを握り、短かく、小気味良いシフトを口ウに押しこむ。右足の動きに敏感に呼応して、高鳴るエンジン音を聞きつつ、クラッチをミート一寸お尻を持ち上げた姿勢は、リアのチェーンがピーンと緊張したしるしだ。キュッ！と小さく大地を蹴って走り出したフィーリングこそ、ホンダ・スポーツのファンタスティックな世界のはじまりだ。



S 800 M ('68)







S 800M ('68)



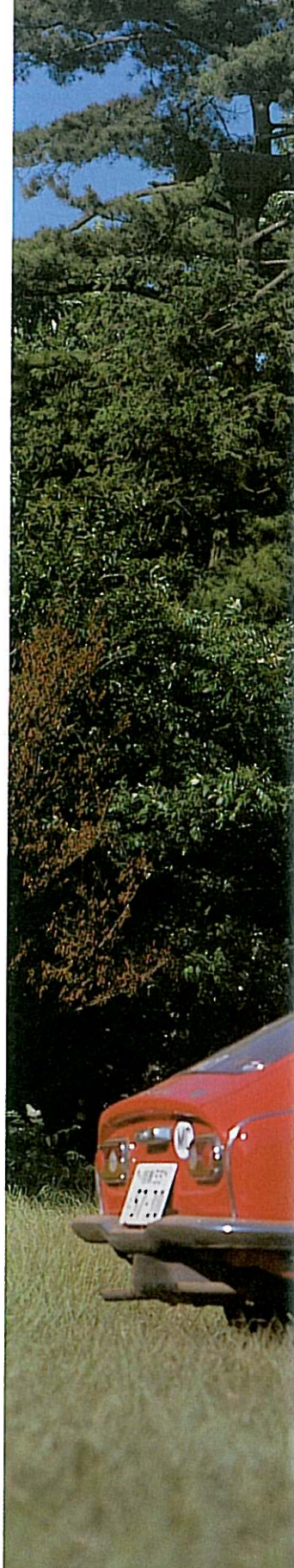
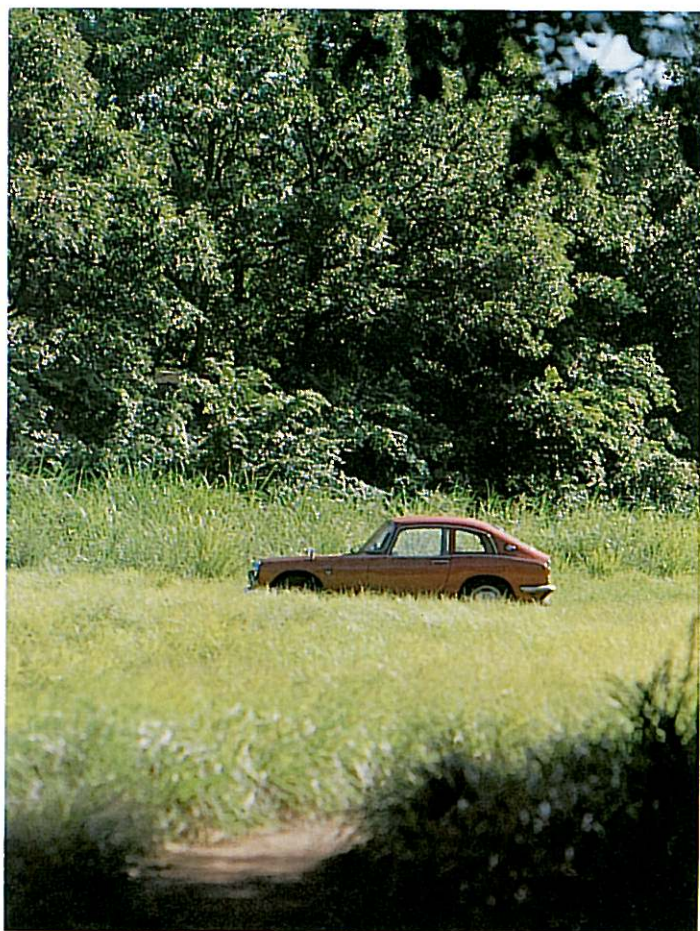


S 800 M ('68)

ホンダ・スポーツのファンタスティックな世界——

クーペを仲間に加えることによって、その世界は一層大きく広がった。リアの大きなハッチ・ドアは、70年代後半の流行を早くも先取りしたホンダのお得意だ。ルーフから、なだらかに、しかし、少しばかりのぎこちなさを描いて、リアのエンドにつづくカーブは、やはりクーペの魅力なのだろうか。

——さあ、夏の風に乗って旅に出ようか、2人だけのクーペで



S 800 C ('67)





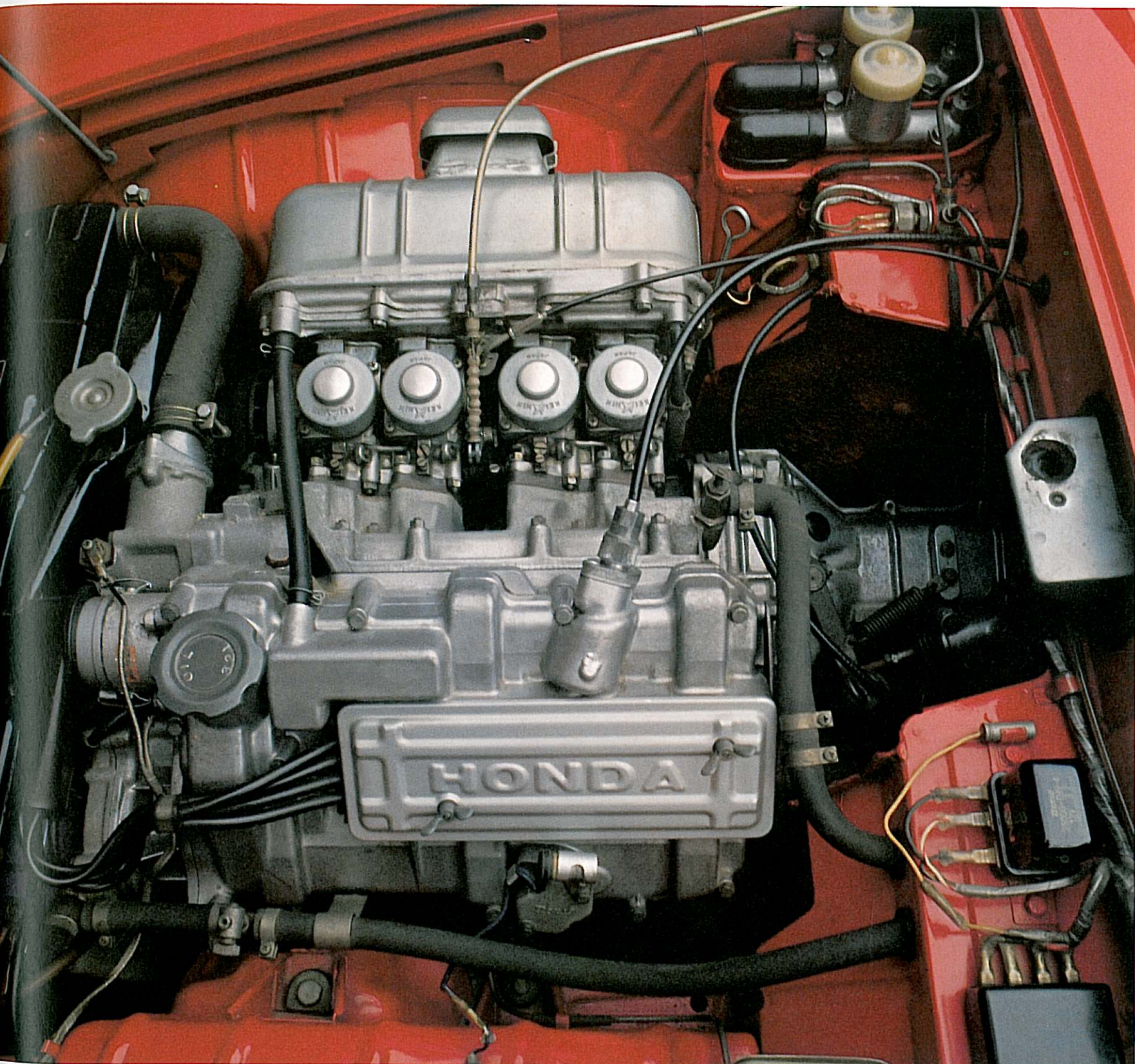


ホンダ・スポーツが生まれてから、15年以上の月日が流れた。ある時はさわやかな風の中をオープンで走りまわり、ある時は街角に、その小さなシルエットを佇ませた。そんな、ホンダ・スポーツのある風景は、思い起こせばいくつも浮んでくるにちがいない。いつの間にか、ホンダ・スポーツは、日本の風景の中にすっかり溶け込んでいたようだ。

しかし、ホンダ・スポーツがもつとも生气をとり戻す時——それは、サーキットで遊んだ秋の1日だったかもしれない。軽快な、美しいサウンドに身をつつみながら周回した時、頭の中には、あのメカニズムの結晶のツイン・カム・エンジンの動きが想像された。

ホンダ・スポーツ——それは、メカニズムに憧れる男たちのロマン。







THE TWIN CAM STORY

ホンダ・ツイン・カム・ストーリー——それは1台の“軽”スポーツ・カーにはじまる、ホンダの4輪車の第1世紀の物語である——

1962年10月—

第9回東京モーター・ショー。晴海の広い会場は、日進月歩の成長をみせる国内各メーカーの、技術の粋をこらしたニュー・モデルたちがひしめきあっていた。トヨタのパブリカ・スポーツ(スポーツ800のプロト・タイプ)、日産のフェアレディ1500、プリンスのスカイライン・スポーツ、プリンス2500(初のOHCエンジン試作車)……

しかし、その中にあって、ひととき人々の視線の集中した一角があった。言わずもがな、ホンダのブースである。まさにそのコーナーは一大センセーションであった。ホンダS360、S500。2台のミニチュア・スポーツに浴びせられる熱い眼差しは、その当時のホンダの4輪車に対する意欲にも似て、単なる興味というよりもむしろ熱狂に近いものであった。

“まるで、グランプリ・レーサーにオープン2シーター・ボディを架装したような恐るべきクルマ——”

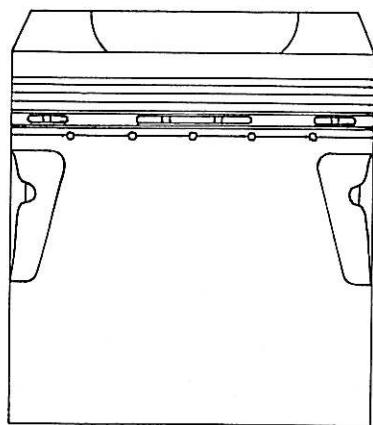
と評されたホンダ・スポーツは、しかしながら、その言葉が決して誇張ではない、それこそ恐るべき内容を備えていた。

φ49×47mmのボア、ストロークで、354ccという“軽”のカテゴリーに収められたミニチュア・エンジンは、チェーン駆動のDOHCで、33PS以上/9000r.p.mを発揮し、これまた“軽”のディメンジョンにのっとりたスレンダーなオープン・ボディを120km/h以上まで引張る。まず、その高性能ぶりが驚異以外の何者でもなかった。人々のどよめきが生まれるのも無理からぬことであった。

今から15年以上も前のこと。1962(昭和37)年のモーター・ショーである。世界的にスポーツ・カーの代表といわれるMGにしてみれば、ミジェットが生まれたばかりの頃、旧いOHVの948cc、46.5PSエンジンで、まだ、サイド・カーテンを持つMk-Iであった。ポルシェにしても、まだ50年代の丸味を持つ356の時代、しかも、その完成型ともいえるType-Cの前、Type-Bの時代であった。今日的な眼でみても、はるかにホンダ・スポーツの方が高度なメカニズムと洗練されたスタイルを持っていたのは事実だが、果たして、たかだか360cc以下のミニチュア・スポーツが、軽く120km/hを発揮しようなどと誰が信じられたらろう。

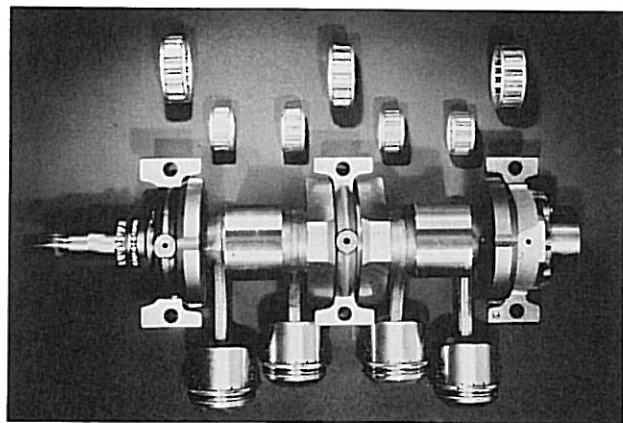
それを信じて疑わなかった数少ない男たち——ホンダ・スポーツ設計者の、或いはそれは研究者の執念の勝利がもたらした奇跡であったのかもしれない。しかし、当初、この生まれたばかりのホンダ・スポーツの底知れぬ性能を信じられなかった人々も、やがて、詳細なスペックを知るに及んで、この奇跡は、実に用意周到に計画されたものであることに気付くのであった。

ホンダ・スポーツ 誕生前夜



360ccエンジンのピストン（原寸）

エンジンのベアリング



話は更に数年前に遡る。今から20年前、1950年代の末の頃のことである。ホンダの研究所（ホンダは、正式には本田技研なのである）の片隅、数人の設計者たちが燃えるような闘志で、1台の素晴らしいクルマをつくりあげようとしていた。

1959(昭和34)年、世界のグランプリ・レースに初参加したホンダ2輪レーサーは、2年目にして125ccクラス、250ccクラスの2階級を制覇し、翌1961(昭和36)年には350ccクラスをも含めた完全制覇を成し遂げ、世界に“2輪のホンダ”の名を轟かせた。その次なるステップ——4輪、小型乗用車の世界へ華々しいデビューを目論む、それは、ホンダの新しいものへの挑戦の静かで、しかし情熱をこめたスタートであった。

当時の社長・本田宗一郎氏自らがリーダーとなって開発がすすめられた。その開発のプロセスはもとより、4輪車へのアプローチの手法までもが、ホンダ特有の、独創性とあくなき探究心とに満ち満ちているものであった。スポーツカー S360、S500と軽トラック T360という、4輪車の両極端からのアプローチを試みたのも、ホンダならではのアイデアといえよう。人々の注目度とともに、4輪車のノウハウを知る上で有用なこと、まだ十分でない生産体制でも製品化し易いこと、それに加え、あらゆる面でより“やり甲斐”のある車種ということなど、実に興味深い発想の展開である。

開発のプロセスも、ホンダ独特の進め方であった。本田氏はまだ40代、MG-Aに乗る Young at heart であった。デザイン・チームも平均25才——若さが漲っていた。デスク・ワークではなく、つくりあげたモデルのそばで、チョーク片手に床に絵を描いて、それぞれのイメージをふくらませていった、などという逸話もホンダらしいものだ。スタッフが“おやじさん”と親しみを込めて呼ぶ本田氏個人の強烈なバイタリティと個性とが、そのままスタッフ全員のファイトの原動力となって、時には熱い論争がつづくこともあった。

“S360のバンパーを左右分割にしたところなどは、スタッフにおやじさんがカブトを脱いだところですよ”

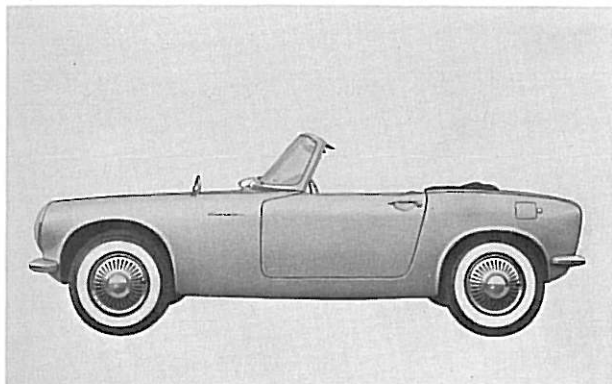
という昔話が、このデザイン・チームの気質をよく表しているというものだ。

エンジンに、シャシーに、ボディに——ホンダ・スポーツはあらゆる部分に大きな夢と理想とをちりばめつつ形づくられていった。

パイプ・フレームにポリエステルを中心としてまとめられた試作1号車、細い梯子状フレームに鋼板ボディを載せた試作2号車を経てつくられた3号車がほぼ完成された姿として、'62年モーター・ショーにデビューすることになる。

これまでの開発期間約5年。その間にスタッフが得たものの大きさは、今日のホンダのすべての礎えになっている、といっても過言はない筈である。

ホンダ・スポーツの 原点 S360



S360

ホンダ・スポーツ360——遂に陽の目を見ることなしに終わってしまった幻の“軽”スポーツ・カーだ。1962年、第9回東京モーター・ショーで人々のどよめきのまっただ中にあったクルマだ。同じホンダのブースに飾られていたS500(試作車)よりもむしろ、人々の興味はこのS360に注がれていた。

なにしろ、“軽”という、当時は小型大衆車を更に広めるための、いわば安価だけを売り物にしていたようなジャンルに、小型車をも凌ぎかねない超高性能、本格的なスポーツ・カーが彗星の如くデビューしたのだ。憧れていたスポーツ・カーの世界に、やっと踏入れることができるかもしれない、そう期待した人々の数は少なくはなかった筈だ。そして、小型ながら、すべてに“本格”を目指したホンダのポリシーにいたく感動を覚え、共鳴したのであった。

さて、そのホンダS360は試作車ながらAS250型という型式が与えられ、研究所の手で2台がつくられた。エンジンは、ヘッドからオイル・パンに至るまでアルミ合金を多用、球形燃焼室にチェーン駆動のダブル・オーヴァ・ヘッド・カムを採用、最高9000r.p.mという過去に例をみない高回転からパワーを絞り出す。単に高回転といっても、それを可能ならしめるには、技術的に解決せねばならぬことが、いくつもある。3対のメイン・ベアリングをはじめ、多くにニードル・ローラ・ベアリングを採用したこと。ミッションにアイドル・ギアを1組入れてプロペラ・シャフトの回転を落したこと、などはその一例といえよう。

ボディまわりも、エンジンに劣らぬ創意が注がれている。極くオーソドックスにまとめられたため、却ってそんな印象を受けないが、世界中どこを探してもホンダ・スポーツの類似品は見当たらない。ボディもやはりホンダの作品なのであった。

特にS360の寸法の制約内でのデザインの完成度は、素晴らしいというほかはない。リアをスバリと断ち切ったおかげで、フロントは十分に伸び、スポーツ・カーとしての雰囲気盛り上げる。全長3m以内——という厳しい枠の中でデザインするにあたり、それこそミリ単位の攻防があったにちがいない。

S360こそ極限のスポーツ・カー——ボディにしろ、エンジンにしろ、最小の枠の中で最大を発揮するための、厳しいまでの努力が払われていることに気付く。しかし何故、こんなにまでして“軽”でスポーツ・カーをつくらねばならないのだろうか。単純な疑問が頭をもたげた。が、設計者のこのことばが、その疑問を一掃してくれた。

「いや、ホンダは“技術のレース”をしてみたんですよ。4輪車の世界に飛込むにあたって、どれほどやれるものか、自らの技術を確かめたかったんですよ」

まさに極限を目指した男たちが作りあげた極限のクルマであった。

国産初のツイン・カム——T360



T360

来 春発売予定/62年のモーター・ショーでの予告に人々は胸をはずませながら時を待った。しかし、予想は外れた。翌1963(昭和38)年春、期待する人々の前に、ホンダ・スポーツは遂に姿を現わすことはなかった。その年の8月、国産初の“ツイン・カム”としてホンダからデビューしたのは、同じ360ccのDOHCエンジンを持ちながらも、あの極小ミニチュア・スポーツとは対称的な1台の軽トラックであった。

ホンダT360。型式AK250は姿こそ人々の意表をついたものであったが、その底に流れる“ホンダ・ポリシイ”は、あくまでも強烈にその体中に漲っていた。トラックは、できるだけ多くの荷物を運べればよい。だが、同時にできるだけ速く走れることも必要ではないか。速く荷物を目的地に運び込むのもトラックとして大切なことであるし、速く走れるということは安全にもつながる——ホンダ独特の発想が、例の“トライ精神”と結びついて、信じられないようなスーパー・トラックをつくりあげたのであった。

エンジンはS360と同一の $\phi 49 \times 47\text{mm}$ のボア、ストロークを持つ354cc AK250 E型で、9.0:1のコンプレッションにより、実に30PS/8500r.p.m.のパワーと、2.7kg-m/4000r.p.m.のトルクとを得る。この凄まじい程のパワー・ユニットを運転席の下に納め、軽トラックでは未曾有の100km/hの最高速を誇った。フレームの下側に覗いた独立ブランチのエグゾスト・パイプは、今までの(いや、その後も)軽トラックでは信じられない光景であった。

コラムに4段のミッションのシフト・レヴァを持ち、リア・アクスルをリーフで吊ったトラックは、スポーツ360とは異なる一般的なデファレンシャルを持つ。スタイル的にも、今日人気のあるホンダ・ステップ・ヴァンにも似た表情を湛える“ツイン・カム・トラック”は、やはり、ホンダ・スポーツの歴史に於ても、欠くべからざる存在である、といえよう。

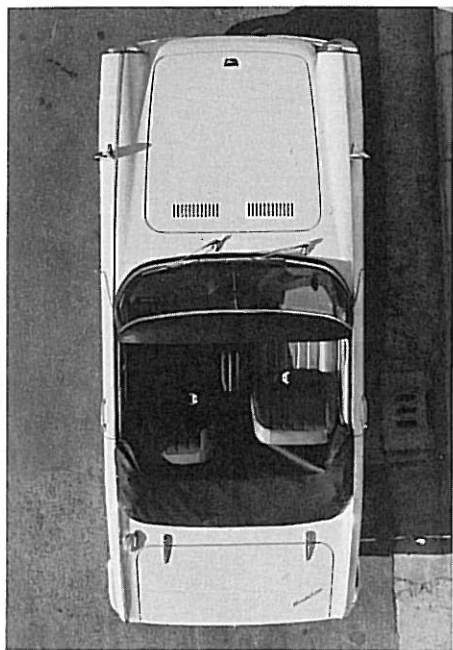
T360はのちに、エンジンをアップしたT500 (S500の531ccエンジンを圧縮比を変えるなど、デチューンして搭載)を戦列に加え、さらには、ツイン・カム・エンジンを搭載したライト・ヴァンLM700(687cc, 52PS L700E型エンジン搭載)やLM800(S800の791ccエンジンをデチューンして搭載)も登場する。

T360とS360——レーサー並みの超高性能エンジンを搭載したオープン2シーターのミニチュア・スポーツと、そのエンジンを惜し気もなく投入してしつらえられたスーパー・トラック——この正反対の性格の2台がホンダにもたらしたものの大きさは計り知れない。まさに、小さいながら、“軽”の枠を超えたスーパーな2台であったといえよう。



L700

ホンダ S500 登場



S500

待ちに待った“ホンダ・スポーツ”が人々の前に登場したのは、T360から遅れること2ヶ月、1963(昭和38)年10月のことであった。それも、あの“軽”スポーツ・カー S360としてではなく、ホンダ・スポーツ500——S500としてであった。

話が前後するが1962年の東京モーター・ショーには、S360と並んで、もう1台展示されたS500があった。φ52×58mm、492ccエンジンをもち、40PS以上/8000r.p.mのパワーで、マキシム130km/hとだけ発表されたが、機構的にも、スタイルもS360と変わるところはなく、唯、“軽”のワクのないボディ寸法が全長のみ延長され、トランク・スペースの確保にあてられた。それでも、全長はわずかに3195mm、人間の体によくフィットした小さなスポーツ・カーであることに変わりにはなかった。

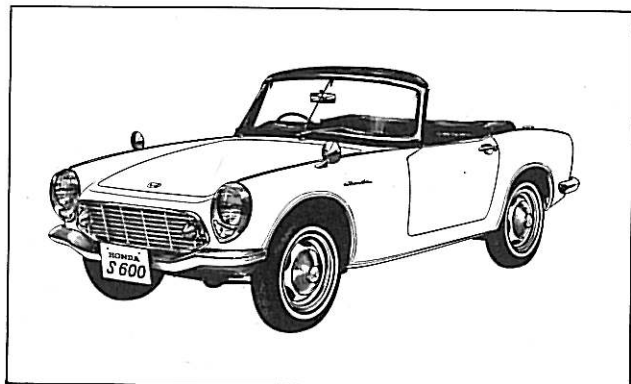
開発過程に於ては、国内はS360が、輸出は(ホンダは2輪車の余勢をかってこのミニチュア・スポーツも輸出の目玉のひとつに成長すべく期していた)S500が主力である、と予測されていたが、結局のところS500一本に落ちついたのも、生産体制その他の二次的な要因が主だった、といわれる。そして一本化するならば、より全体のバランスのとれたクルマに、ということで、エンジンをはじめ、いくつかの細部変更の上、市販化されたのであった。

デビューしたS500(型式AS280)は、だが、決して期待した人々を裏切るものではなかった。ボアをアップ、φ54×58mm、531ccにスケール・アップされたアルミ合金のDOHCエンジンは44PS/8000r.p.m、4.6kg-m/4500r.p.mと、ショーの展示車にも増して高性能に、高い完成度に仕上げられていた。83PS/ℓは、当時のクルマでは比較のしようもない数値だ。

デビューを待ちわびた人達はこぞってS500を手にした。そうして、今まで得たことのなかった素晴らしいホンダ・スポーツ・フィーリングに感動し、そのファンタスティックな世界の虜となっていく。一踏みすれば軽く10000回転にまで駆け上がる“時計のように精密な”エンジン。手許に短く生え、カチッカチッと気持ちよくキマるトランス・ミッション。そして、お尻をピョンと持ち上げて走り出す仕草にも、ホンダ・スポーツの確かな手応えを感じとった。

ボディも、シンプルな横ストライプのグリルに、ヘッドランプ・カヴァーを持つもので、試作車よりひと回り大きくなった。全長で105mm、全幅で135mmのアップは、その居住性において、やはり“試作車”でなく、ひとつの“商品”であることを想わせた。

予想をはるかに下回る45.9万円で、1963(昭和38)年136台、64(昭和39)年1227台の計1363台が生産、販売された。



S600

S 500(型式AS 280)が発売された13ヶ月ののち、エンジンを531ccから606ccにスケール・アップ、ホンダS600の登場をみる。ボア、ストロークともに変更され、 $\phi 54.5 \times 65\text{mm}$ と若干ロング・ストロークになったエンジンは、更にチューンの度合いを増し、遂に94PS/ℓを絞り出すに至る。

57PS/8700r.p.m, 5.2kg-m/5500r.p.mという、高回転、高出力ぶりはまったく他に例をみない、文字通りレーシング・エンジンにも匹敵する値となった。エンジンのパワー・アップに加えて、重量は715kgとなり、S 500よりも10kgと僅かながら軽量化が計られた。その結果、S600は、ホンダ・スポーツ設計者をして

「パワーの点ではもちろんS800ですが、最もレーシング的なエンジンを載せ、最もバランスのとれたクルマ、といえばやはりS600でしょう」

と言わしめる、最も楽しいクルマに仕立てられた。

デザイン的にもいくつかの変更をみる。ひとまわり大きくなり、意匠も変更になったラジエータ・グリルと、中央が一段下がったバンパーなど、少しばかりの洒落っ気が加わった。

だがS600の本当の“価値”はもっと別のところにある。S600がホンダ・スポーツ・シリーズにもたらした最大の恩恵は、世界に“ホンダ・スポーツ”の名を示したことにある。1964(昭和39)年1月に発表され、3月から発売されたS600は、4輪車に確かな手応えを感じとったホンダが、新たな生産体制のもとでつくり出した初のクルマであった。1964年11月、完成した本田技研狭山工場に生産が移行されるやいなや、大幅に生産量をアップ、国内販売量、輸出量ともに大きく飛躍的に数字を伸ばした。それまで、生産年を入れAS285-64-10001という5桁の刻印が、AS285-1000001と7桁に増やされたのもその意気込みを物語る、というものだろうか。

一方、レースにも、その姿を現わしはじめたホンダ・スポーツは、そこでも“ホンダ・ポリシー”を十分に反映して、目覚ましい活躍を見せる。第2回日本グランプリ(1964年5月)でもR.バックナムや北野元などのドライビングで1~6位を独占したのをはじめ、その記録の数々は枚挙にいとまがない。

人気の程は押して知るべしで、

「品物がありさえすれば、確実に売れましたね。S600は」というほどであった。

かくして、ホンダの4輪車へのアプローチは、みごとに実を結び、ホンダ・スポーツの名と共に、“スポーツ・カーのホンダ”の名をも世界に轟かせることになる。

S600クーペの登場



S 600 C

ホンダ・スポーツの生産が狭山工場に移されたのを機に、それまで計画だけで終わっていた（それは、生産の余力がない、という直接的理由によるものだったといわれる）新しいヴァリエーションが、ただちに発表される。それはまた、“未来志向”のホンダが得意とする“先取り”でもあった。

1964(昭和39)年10月発表のホンダS600クーペ、型式AS285Cがそれである。基本的には、ホンダS600のボディ上半分を改装して、ハッチ・バック式のリア・ドア（リフト・アップ・リア・ウィンドウと当時の輸出カタログには記されている）をもつファストバック・クーペに仕立てあげたものだが、美事なデザイン処理でクーペはクーペなりのまとまりをみせる。

ロードスターとの変更点は、それでも意外と多く、フロント・ウィンドウ部を40mm上方へ拡大したほか、ドアは、それまでのサッシュレスから、まわりを細いサッシュで囲んだものに変更してある。当然のことながら、フロント・ウィンドウのテンション・ロッドはなくなり、ルーム・ミラーも固定式となった。サイド・クォータのウィンドウは前側をヒンジとして、外側に開く。リアのゲートは、上方に大きく開き、スプリングでバランスされる。フィラー・キャップは左のリア・クォータに移される。テール・ランプの位置も60mm高くなっている。

寸法的には、ほとんど変化なく、全高がわずか5mm低くなったにすぎない。重量は10kgロードスターよりアップし730kgとなったが、クーペ・ボディによる空気抵抗の軽減と相殺され、最高速度145km/h、0-400m加速18.7secという性能諸元は同じである。

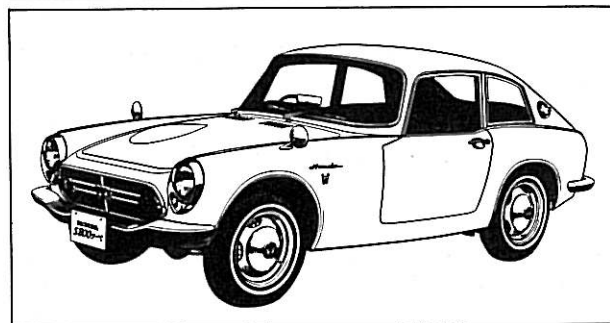
カラーリングも、クーペには別色が用意された。ロードスターは、スカーレット、パステル・ブルー(内装は黒)、アイボリー・ホワイト、スモーク・ブラック(内装は赤、ブラックはオプション)、アルペン・ブルーM(内装は黒、デラックス仕様のSM600のみ)、シルヴァ・スカイM(内装は黒、SM600にオプション)の6色。それに対しクーペはすべて内装は黒で、アイボリー・ホワイト、ローヤル・レッド、パステル・ブルー、リヴァー・ブルー(これのみオプション)、SM600クーペにアルペン・ブルーM、アイリス・ブルーM(これのみオプション)の、やはり6色が用意された。ホンダ・スポーツのメイン・テーマ・カラーともいえる赤にしても、ニュアンスが少し異なる色であったわけだ。

ホンダ・スポーツがデビューした時、“レジャーのみならずビジネスにも！”というコンセプトを唱った。それは、このクーペの登場によって、より一層具体的な形となって現れた。70年代の終わろうとする今、ふりかえって改めて、ホンダの“先取り”の確かさを知るのである。

Export model



ホンダ・スポーツ 完成形 S800へ



S 800

昭和40年代——つまり60年代後半、日本のクルマも全体的に、ようやく世界的レベルに近くなり、より高性能なものが次々に現れてくる。その中であって、ホンダは、ホンダ・スポーツの完成形ともいえるべきS800を登場させる。

ホンダS800は型式をAS800と付けられ、1965(昭和40)年10月発表、翌66年1月より発売となった。もちろんクーペも、AS800C型として同時に併売される。

エンジンは、ボア、ストローク共にひと回り大きくなり $\phi 60 \times 70\text{mm}$ 。総排気量は791ccとなった。機構的にも、S600をそのまま受継ぐアルミ合金製水冷直列4気筒DOHCエンジンだが、圧縮比を若干下げ、少しパワーを押え気味にしたことが特筆されよう。70PS/8000r.p.m、6.7kg-m/6000r.p.mのパワーは、それでも88PS/ℓだ。最大出力は8000r.p.m、レッド・ゾーンは8500r.p.mから、とS600に比べ、それぞれ500r.p.m、1000r.p.m低くされた。エンジンにゆとりが生まれたことと同時に、ユーザーをより広い層へと広げるための手法である。

それはデザインの上でもみられた。ラジエータ・グリルは抑揚のあるシャレたデザインになり、フード上には迫力あるパワー・バルジがふくらむ(このパワー・バルジは、直接エンジンやカーブレータをクリアするためのものではないが、バルジがふくらんだおかげで、エアの吸入抵抗が減ったといわれる)。リアのブレーキ・ランプも、2色となり、意匠も現代的になった。

機構的には、リアのチェーンがダブルにされたほか、サスペンション、フューエル・タンク容量などに変更が行なわれ、ここに至って、ひとつの完成された姿になるのであった。

1966(昭和41)年秋には、S600が生産を終える。クーペと合わせて、1964(昭和39)年3983台、65年8779台、66年314台、67年8台(自工会調べ。67年にも数台の生産登録があったようだ)の計13084台という多くのS600が世に出された。それはまた、ホンダの4輪車への成功をも告げる数字であった。

1966(昭和41)年5月、ホンダS800にとって、大きな変化が起こる。ホンダ・スポーツのひとつの特徴であった、リアのチェーン・ドライブをとりやめ一般的なディファレンシャルのみの伝達となる。同時に、それまでチェーン・ケースを利用して独立であったサスペンションが、いわゆるライブ・アクスルによるリジッドとなった。

「よいものはすぐにでも取り入れよう、という後発メーカーの精神ですよ」

果たして、テールのすべり具合や乗り心地、はたまたチェーンによる騒音の解消などに改良をみて、ホンダ・スポーツはいよいよ、その最終的な形へと姿を変えてゆくのである。

最後のホンダ・スポーツ



S 800M

Export model



最後のホンダ・スポーツが、狭山のラインを離れたのは1970(昭和45)年5月のことであった。その最終形は、安全対策を十分に施した、もはや70年代のクルマを想わせるS800Mであった。

S800がS800Mに変貌を遂げたのは、1968(昭和43)年2月である。それまでも、オプション・パーツをいくつか標準で付けたデラックス・タイプとして、SM800、SM800Cを販売してきたが、それらをすべて一車種に統合してS800Mは生まれた。またこの時から、国内ではクーペの販売は中止され、ロードスター1本となる。

S800Mのデラックスな装備の数々は、オート・チューニングのラジオ、植毛フロア・マット、デフロスタ関係、2系統ブレーキ・シリンダ、フロントのアネット型ディスク・ブレーキ、ラジアル・タイヤなどで、その多くは、同時に安全対策ともなっている。

外観からは、フェンダ部のフロントとリアについたりフレクタで見わけることができる。このサイドのマーカート、縦割りに構成された大型のテール・ランプとが、ホンダ・スポーツ最後の姿のシンボルといえるものだ。

ゴールデン・イエローという、新しいカラーが加えられ、一層あでやかさを湛えたS800Mは、それまでにも増して、街角で見かける機会が多くなった印象を受けたものだ。

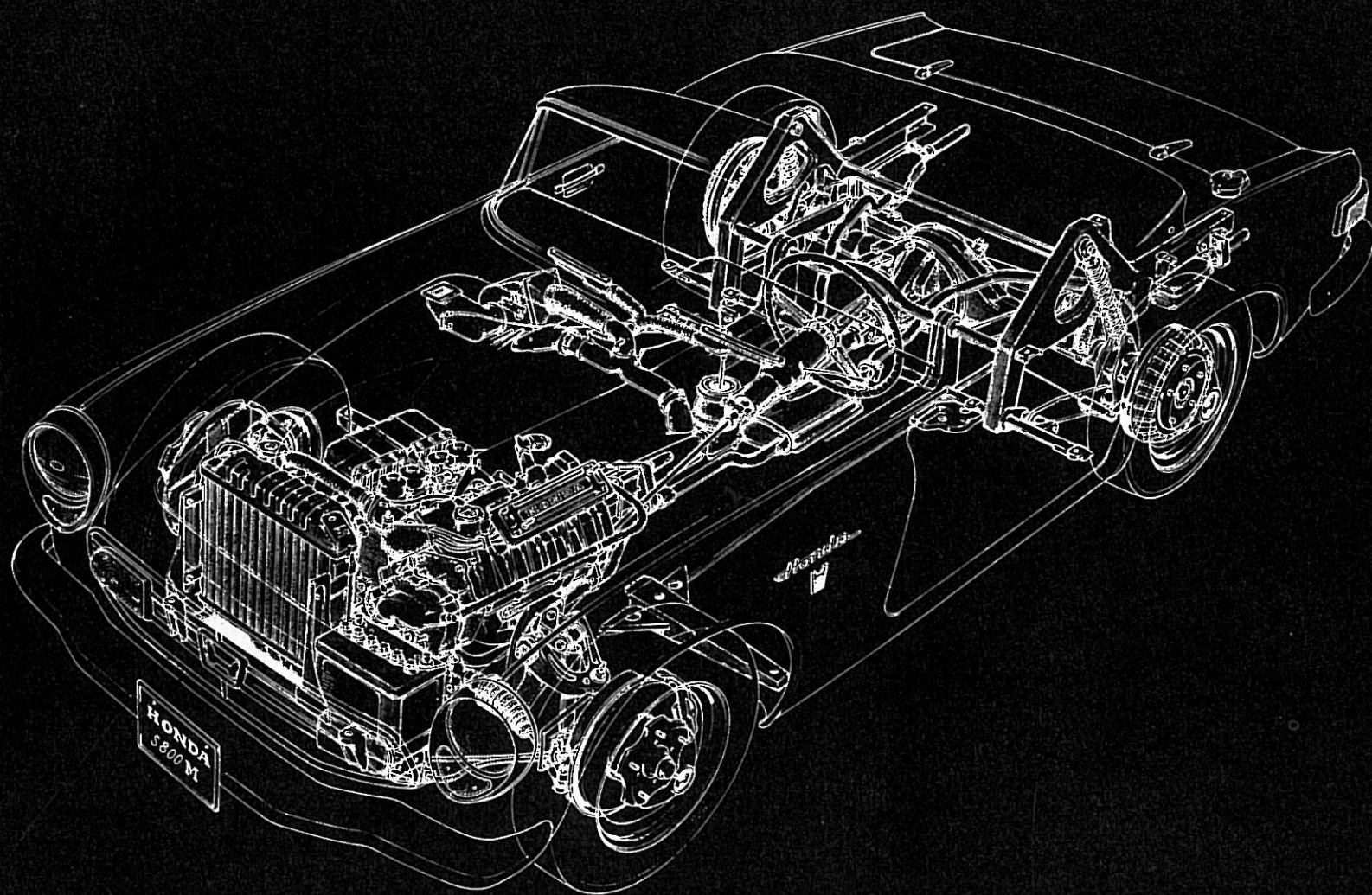
1969(昭和44)年4月には保安基準の改正に伴って、いくつかの小変更を受ける。非常点滅表示灯いわゆるハザード・フラッシュや、パーキング・ランプなどを取付け、そして、シート・バックを少し高くした姿が、ホンダ・スポーツの最後の姿となるのである。

国内で販売が中止されたのちも、少しの輸出をつづけ、1970年代に入ると間もなく、ホンダ・スポーツは生産を完了するのであった。

S800としての生産は1966(昭和41)年から順に2895台、4750台、3026台、583台、152台の合計11406台、S500からの総計25853台が、ホンダ・スポーツ一族の総生産台数である。このうち国内で販売された12000余台のうち、現在も2800台が尚、ホンダ・スポーツを愛してやまないオーナーの手許にとどまっている、といわれる。

思えば、ツイン・カムの“軽”スポーツ・カーS360試作車から、市販のS500、S600を経てS800に至る間、マキシマム・スピードは120km/hから遂に160km/h——つまり100マイル・カーの仲間入りをし、各部にも大きな向上をみた。しかし、ボディ・スタイルひとつとってみても、どこまでもそのポリシーを貫き通したホンダ・スポーツは、それ故、人々の深い憧憬を浴びるのかもしれない。

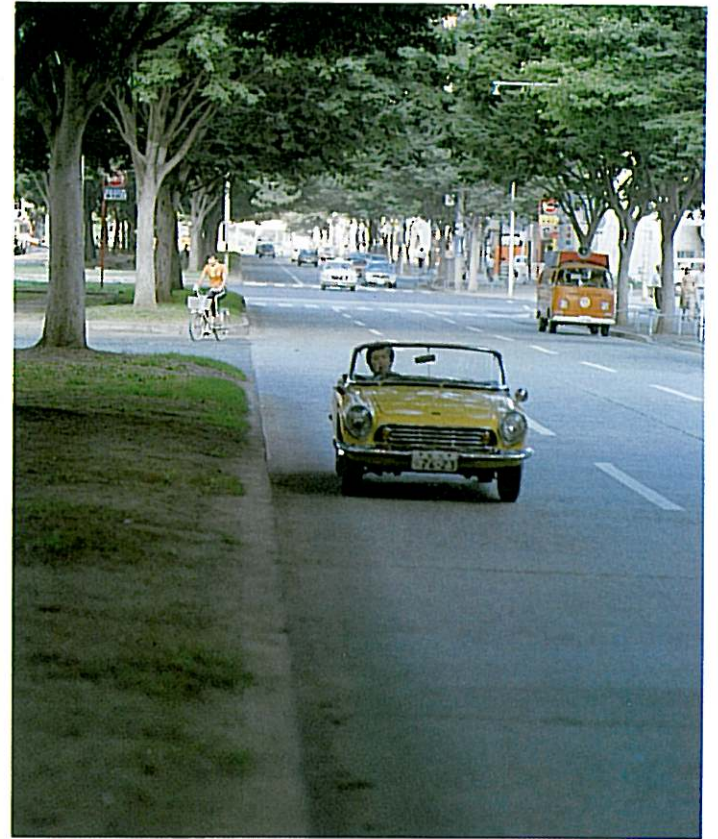
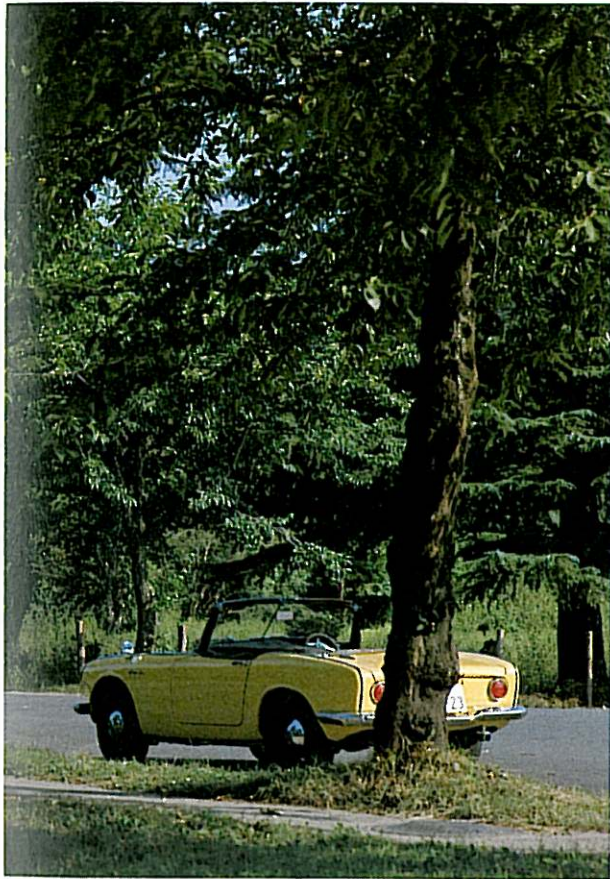
**THE
HONDA 'S' SERIES**



THE HONDA 'S' SERIES



HONDA S500



S 500 ('64)

HONDA S600



S 600 ('64)



S 600 ('65)



S 600 ('65)

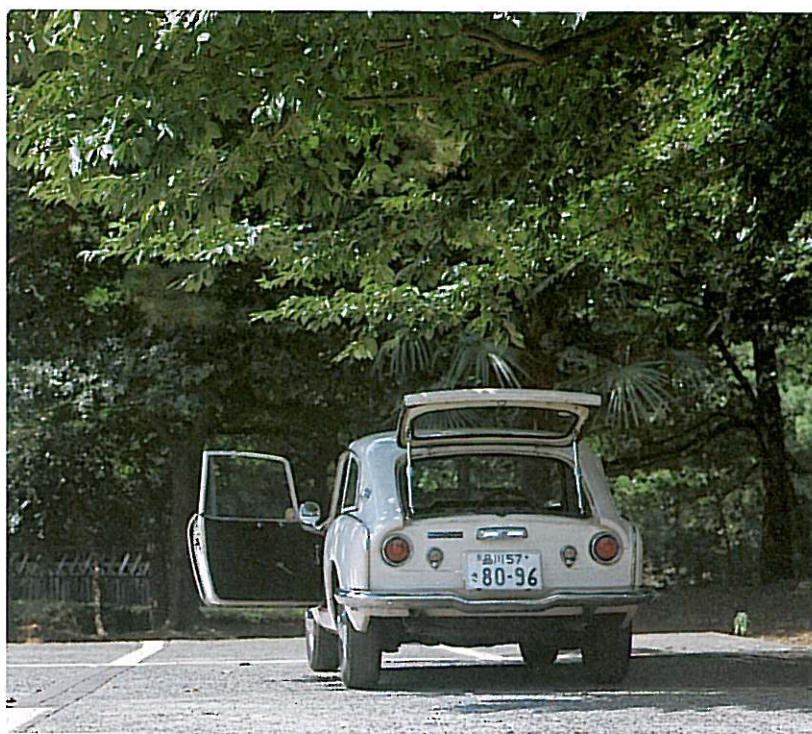


HONDA S600C





S 600 C ('65)



S 600 C ('65)



S 800 ('66)

HONDA S800



HONDA S800C



S 800 C ('66)

S 800 C ('66)



S 800 C ('66) / S 800 C ('66)



HONDA S800M



PROFILE OF HONDA SPORTS





AS280

昭和38(1963)年10月～昭和39(1964)年9月

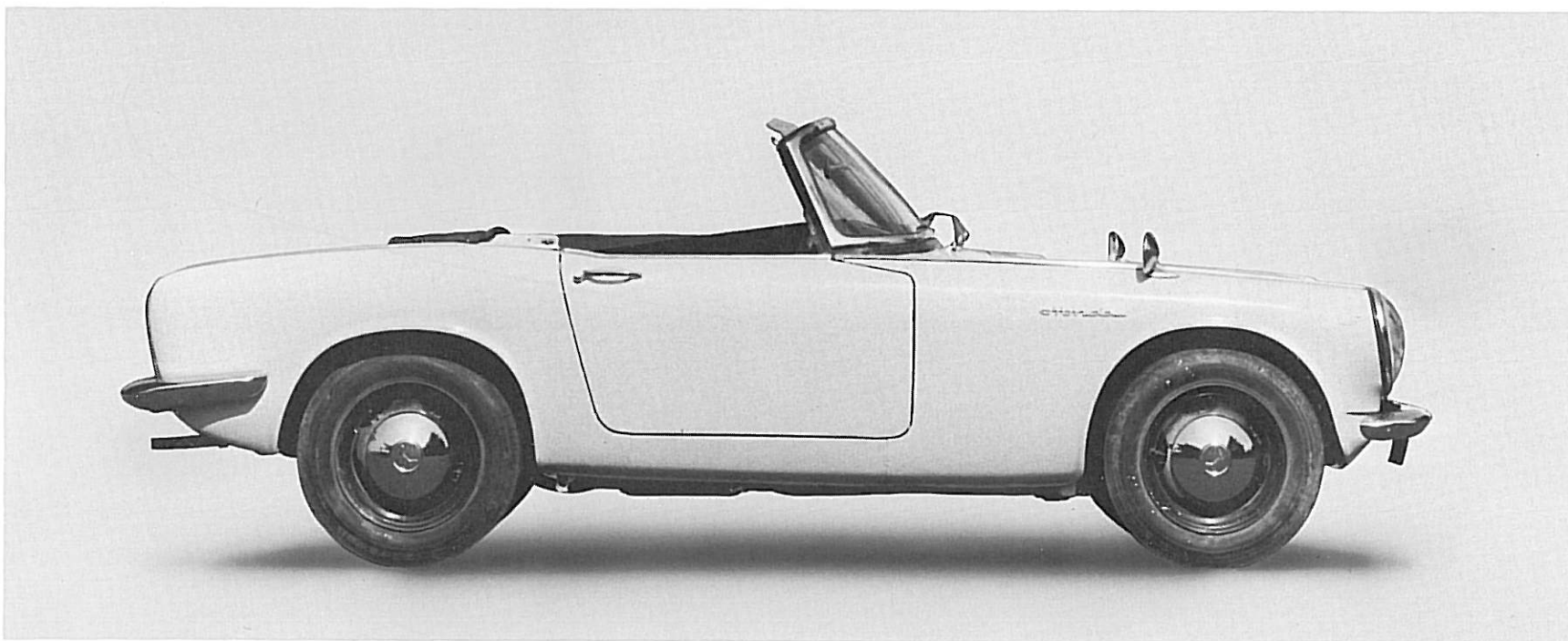


昭和38年7月、ホンダ初の4輪スポーツ・カーとして登場したS 500は、“ミニチュア・F1”と称されるほどの、ハイ・メカニズムと高性能をもって発表された。

全長3300mm、全幅1430mmという小さな2シーター・オープン・ボディは、ハシゴ型のシャーシ・フレームを有する。

エンジンは水冷直列4気筒、DOHCという高精度なもので、高さを押えるため45°傾斜して搭載される。1気筒あたり1器、計4器のCV型カーブプレートにより、わずか531ccながら47PS/8500r.p.m、4.6kg-m/4500r.p.mの出力を発生する。

2～4速がシンクロの4段ミッションを介して、最高速は130km/hに達する。

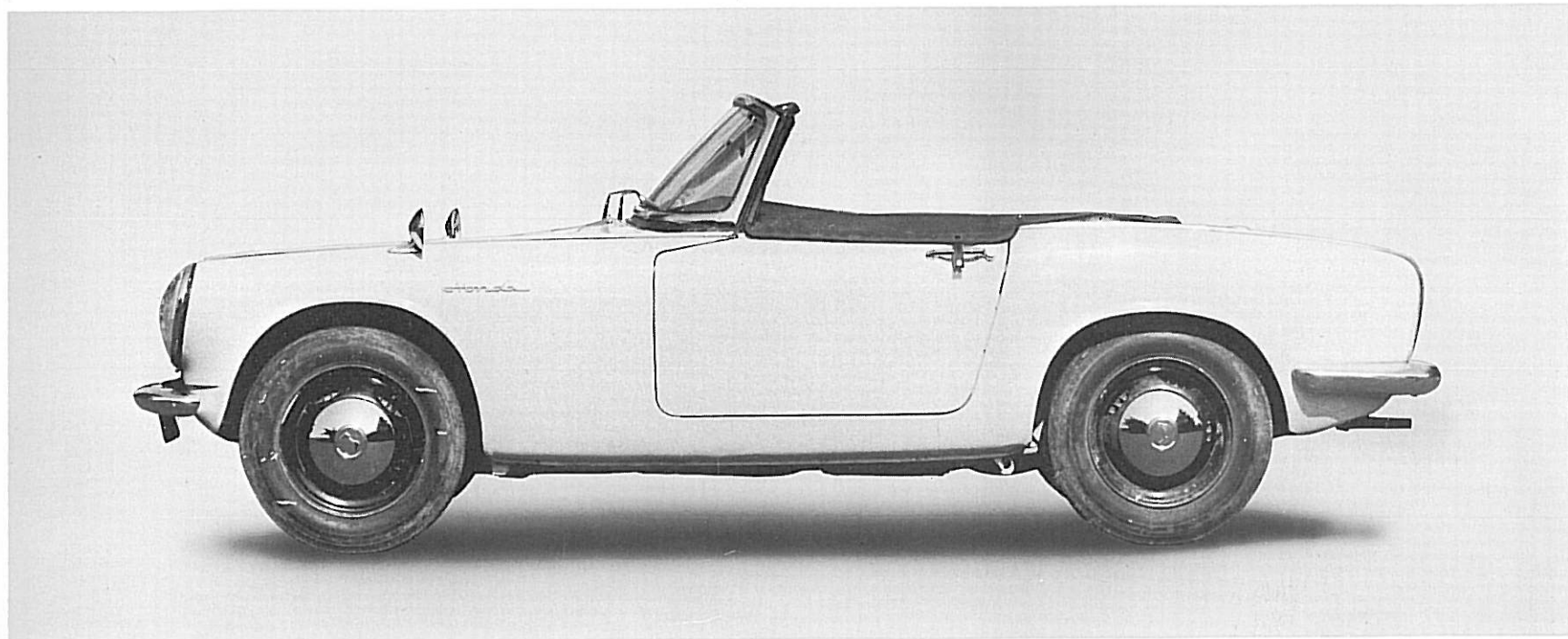


サスペンションは前ダブル・ウィッシュボーン／トーション・バー、後トレーリング・アーム／コイルの全輪独立で、ユニークなチェーン・ドライブを採用している。しかも、その軽合金のチェーン・ケースが、そのままトレーリング・アームに活用されるという独創的な設計を持つ。

ブレーキは前後とも、リーディング・トレーリング式のアルフィン・ドラム。タイヤは5.20-13。

ソフト・トップは標準で、ハード・トップ、トノ・カヴァがオプションで用意される。

昭和38年10月に発売され、翌39年9月、生産完了されるまで1363台が生産された。



AS285 昭和39(1964)年1月～昭和40(1965)年8月



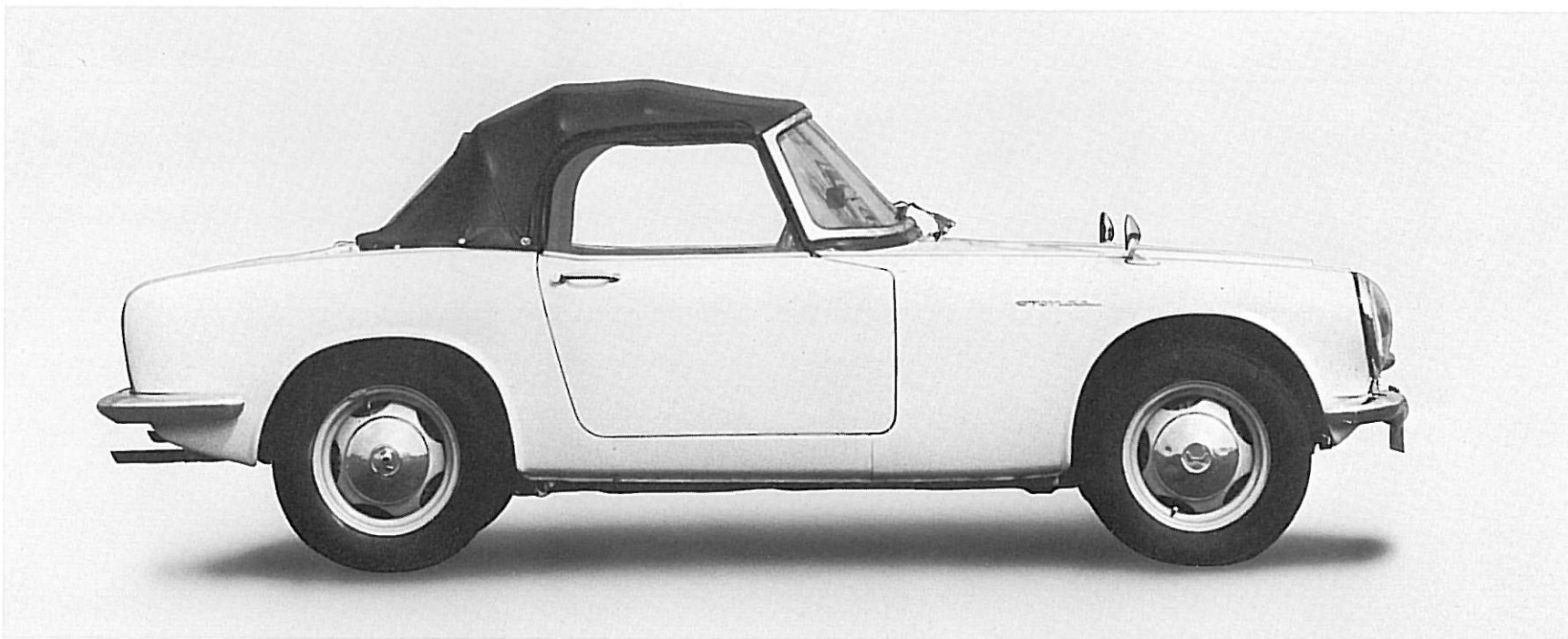
昭和39年1月、S 500のエンジンをスケール・アップしたS 600が登場した。水冷直列4気筒、DOHCのエンジンは606cc (54.5×65.0mm)に拡大され、出力も57P S/8500r.p.m, 5.2kg-m/5500r.p.mに向上、最高速は145km/hとなった。

4段ミッションはレシオが3.89/2.19/1.43/1.09/R3.89と若干低くなった。

ボディはS 500と変らないが、フロント・グリルのデザインが変更され、それに伴ってバンパの形状も変えられた。

S 500ではステッキ式の駐車ブレーキだったが、S 600ではシートわきのハンド・レヴァ操作となった。

内張りはS 500のキルティングから、ビニール・レザーに変えられた。

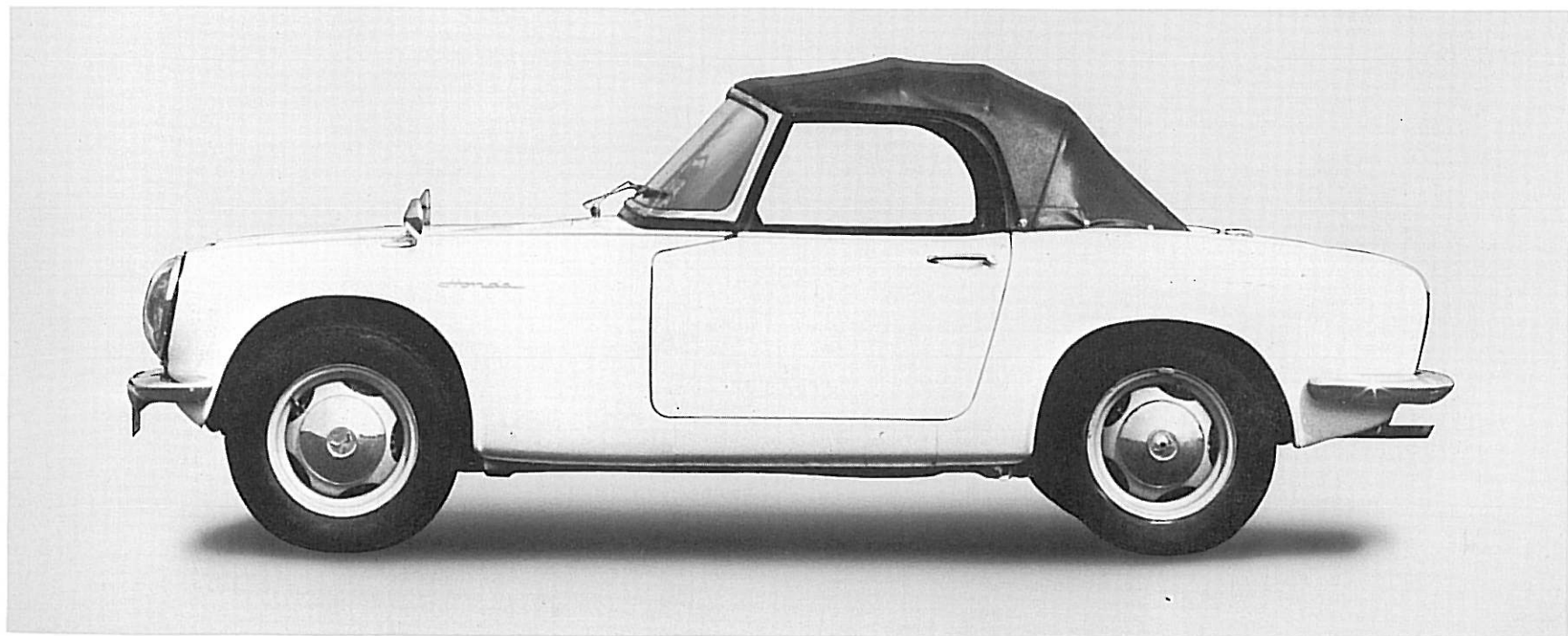


同39年11月、比較的大きなチェンジが行なわれた。主な変更点を列挙すると、以下のようである。ヘッドランプのガラス製カヴァの撤去。フロント・サスペンションAアームの形状、ステアリング・スポークがプレスから鋳造に、ソフト・トップにリア・クォーター・ウィンドウ新設等が行なわれた（これらは広報資料によれば一部S 800より実施）。

この後も細部の変更は随時行なわれており、ホンダ・スポーツ熟成の時期といえよう。

昭和40年9月シート・ベルトがワン・タッチ式となる等のマイナー・チェンジ。

昭和41年9月に生産完了されるまで約1万台が生産された。



AS285C 昭和39(1964)年10月～昭和41(1966)年8月



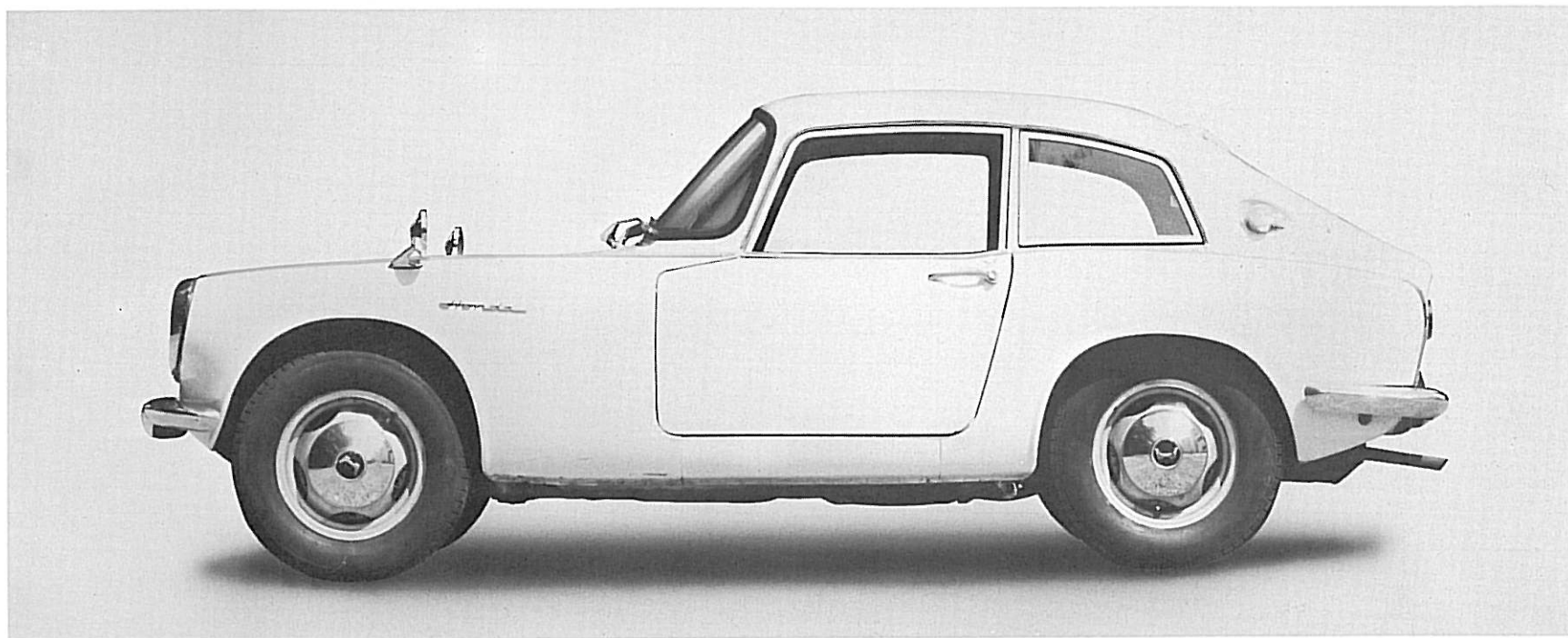
昭和39年10月、それまでのオープン・モデルをベースとしたファスト・バック・ルーフのS 600 クーペが登場した。

ヘッド・スペースを確保するため、フロント、サイド両ウィンドウが上方へ40mm拡大され、ドア・ウィンドウにはサッシュがついた。リア・クォータ・ウィンドウは前ヒンジで開閉する。

テール・ゲートは上方へ大きく開き、ラゲッジ・スペースの実用性をより大きなものとしている。

また助手席のバックレストは、前に倒すことができ、ドアからの荷物の出し入れも容易になった。

フューエル・タンクは左後部フェンダ内に移され、フューエル・キャップもリア・クォータ・パネルにつけられた。



テール・エンドのデザイン変更により、テール・ランプ、ライセンス・ランプの位置は上方へ移された。

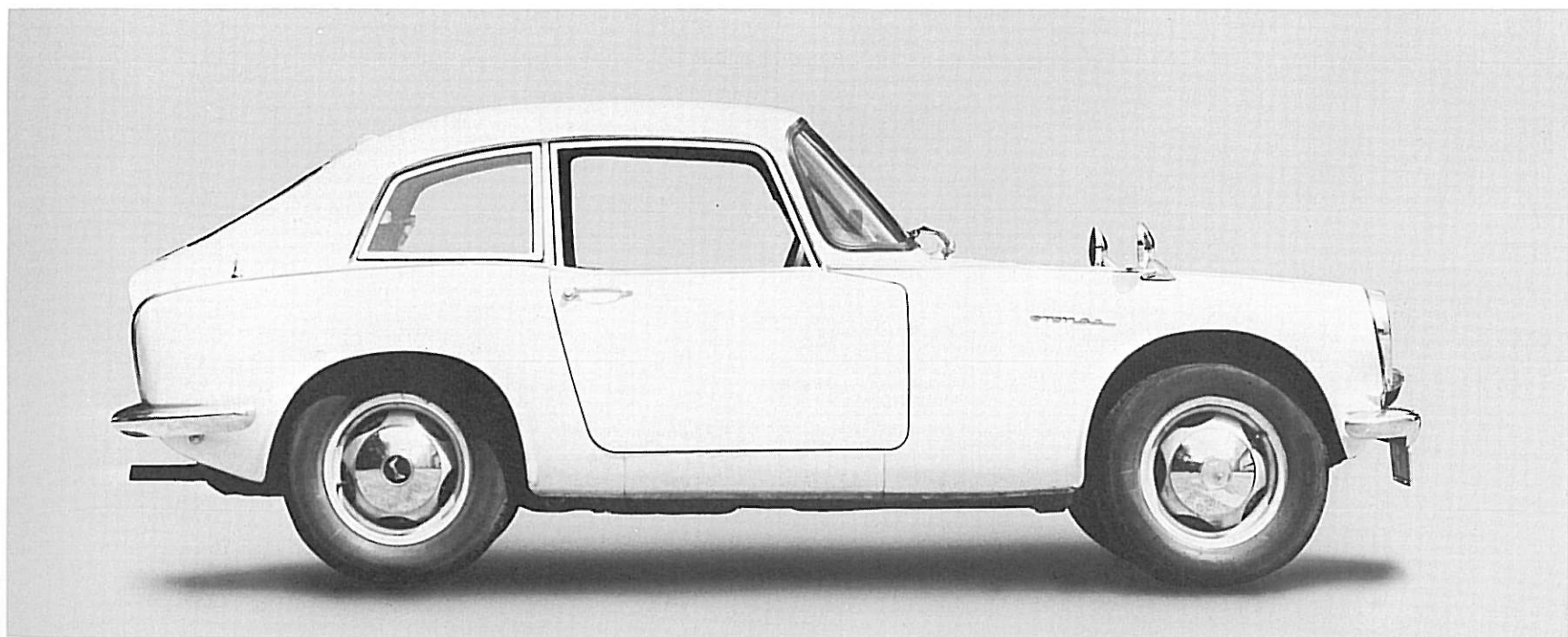
ルーム・ミラーがインパネ上に固定されたほか、シート・ベルトがワン・タッチ式になった。

ほかにサブ・マフラーが着き、排気音も若干低下した。

機構的にはオープン・モデルと変わらず、車両重量が734kgとオープンに比べ14kg重くなったにすぎない。性能に変更はない。

昭和40年9月、マイナー・チェンジが施された。

ロードスターに劣らぬ数が生産されたのち、昭和41年8月、生産完了された。



AS800 昭和41(1966)年1月～昭和41(1966)年5月



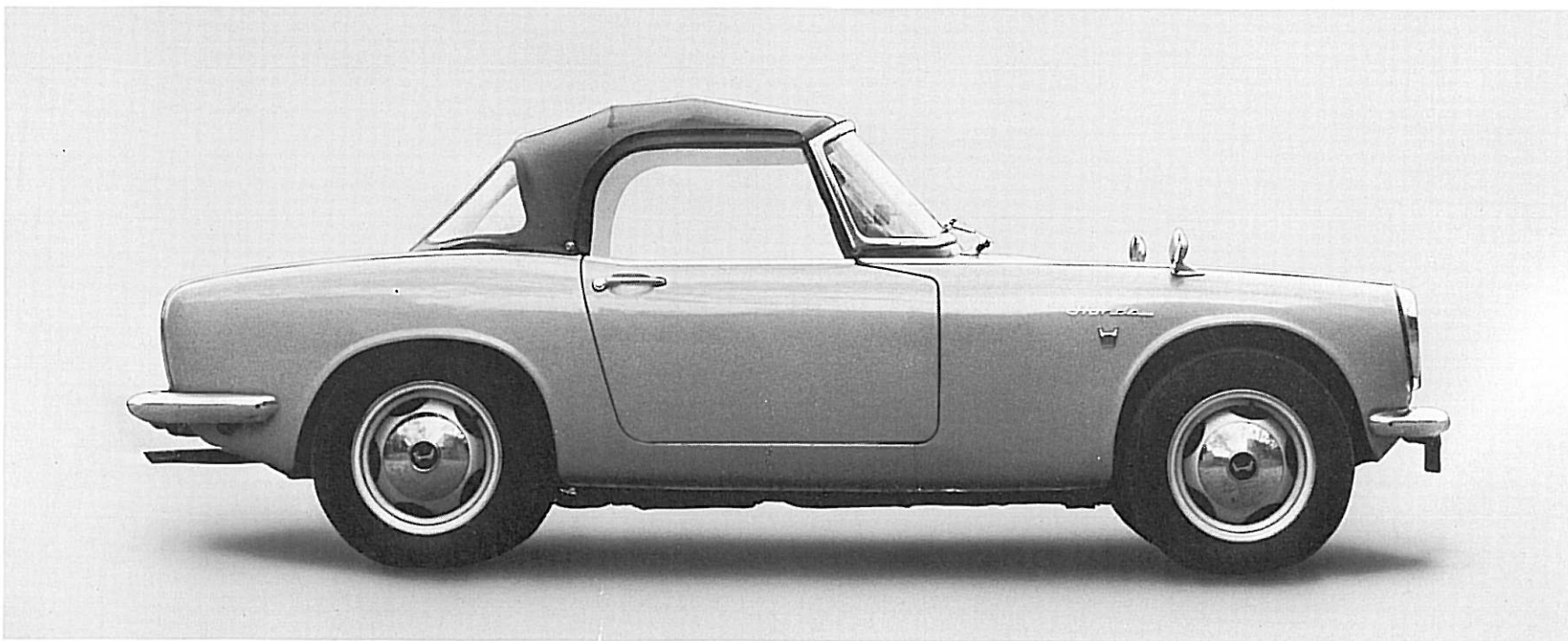
昭和41年1月、S 600のボア・ストロークを60×70mmに拡大し、791ccとしたS 800が登場した。200ccの容量増大によって、より一層の出力アップが計られたもので、エア・クリーナ、オイル・パン、ラジエータなどの容量も増大された。

水冷、直列4気筒、DOHC、4連の京浜製CV型カーブレータに変わりはなく、9.2の圧縮比から、70PS/8000r.p.m、6.7kg-m/6000r.p.mの高出力を絞り出す。最高速もついに160km/hに達し、本格的100マイル・カーの仲間入りをした。

4段ミッションは初めてフル・シンクロとなり、いっそう扱い易いものとなった。ギア・レシオは3.20/1.98/1.29/0.91/R 3.65と若干高くされた。

ボディは基本的にS 600と同一で、細部の仕上げのみが異なる。フロント・グリルは黒塗りとなり、デザインも新しくなったほか、テール・ランプやバンパのデザインも変更された。

エア・クリーナの大型化によって、エンジン・フード上にバ



ルジが設けられ、サイド・フェンダに新設されたエンブレムと共に、S 600 と区別する上で、大きな特徴となった。

性能の向上に伴ないタイヤは6.15-13にサイズ・アップされ、フューエル・タンクも35ℓに増量されて、より長距離高速トウアラーの性格を強めた。

室内のレイアウトは全く変わらないが、インストルメント・パネルが反射避けのため黒色塗装されたのと、速度計が200km/hフル・スケールになったのが目新しい。ステアリング・スポークはプレス製のジュラルミンから、鋳物に変更されたが、デザインに変更はない。

他にデラックス仕様として、メタリック塗装、ヒータ、ラジオ、シート・ベルトなどのオプション・パーツを標準装備したS M 800 も合わせて生産された。

昭和41年5月、シャフト・ドライブ・タイプが登場するまでのわずか4ヶ月間に、少数が生産された。



AS800 昭和41(1966)年5月～昭和43(1968)年2月



昭和41年5月、最も特徴的なチェーン駆動が、一般的なシャフト駆動に変更された。部品点数が多く、複雑で重いチェーン駆動の欠点を解消すると共に、生産の簡略化、コストの低下をも計られたもので、後輪独立懸架から固定軸となったにもかかわらず、操縦性はむしろ向上した。

懸架方式も独創的なトレーリング・アームからリジッドとなったが、4本のトルク・ロッドとパナール・ロッドで吊られる、俗に“ライヴ・アクスル”と呼ばれる変わった懸架方式を採用している。当然ファイナル・レシオも変更され、4.714 となった。前輪のサスペンションもアップ・I アームから、プレス製Aアームとなり、部品点数の簡略化が計られた。

固定軸を採用したため、フューエル・タンクの形状が変わり、



それに伴ってスペア・タイヤもトランク内からトランク床下に移された。

4段ミッションのレシオは4.001/2.480/1.613/1.143/R4.572と変更され、全般に低めのギヤ比となった。

ボディは全く変更が行なわれないが、ステアリング・ホイールは、ウッドからプラスチックとなって、コストの低減が計られた。

尚、変らずデラックス仕様のS M 800 も生産された。

昭和43年2月、より改良型のS 800 Mが登場することに伴ない生産完了となった。ロードスター、クーペ両モデルを合わせ、およそ6千台程度が生産された。



ムが付いたほかは、S 600 と全く変わらない。

内装もメータ・パネルが黒塗りとなり、ステアリング・スポークがプレス製から鋳物製に変わった以外、変更はない。

昭和41年5月、オープン・モデル同様、シャフト・ドライブ、リジッド・アクスルに変更された。

ロードスター同様、メタリック塗装と各種オプション・パーツを標準装備したデラックス仕様、S M 800 C (A S 800 C) も合わせて生産された。

昭和43年2月、S 800 Mの発売と共に国内での販売は中止された。



AS800C

昭和41(1966)年1月～昭和43(1968)年2月



昭和41年1月、オープン・モデルと同時に、S 800 クーペが登場した。仕様はオープンと変わらず、水冷直列4気筒、DOHCエンジンは、ボア・ストローク60×70mmの、791ccで、4基のCV型カーブプレートと、9.2の圧縮比により70PSを発生する。4段ミッションは初めてフル・シンクロとなり、ギア・レシオも変更された。

最高速は100マイルに達したため、タイヤが6.15-13とワイド化された。

フロント・グリル、テール・ランプ、バンパのデザインが新しくなり、ボンネットのバルジ、サイド・フェンダのエンブレ



AS800 昭和43(1968)年2月～昭和45(1970)年5月



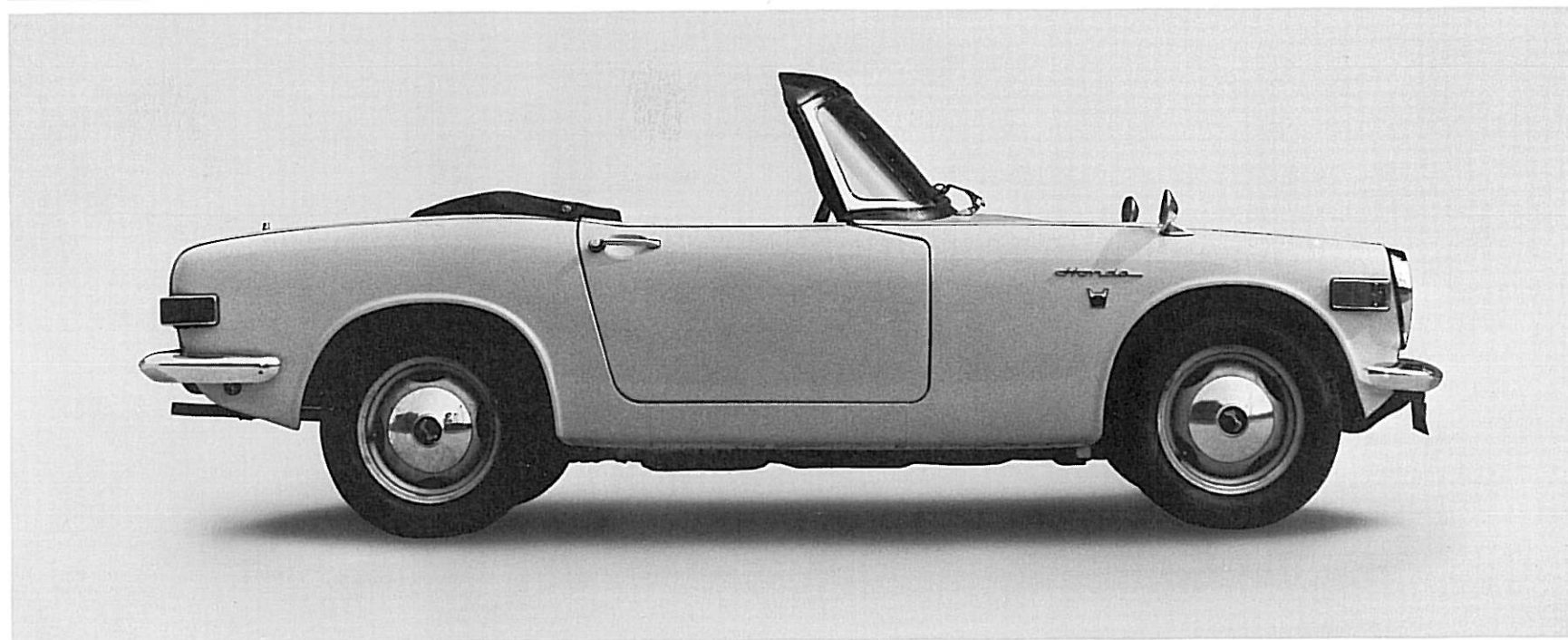
昭和43年2月、多くの安全対策が施されたS 800 Mが発売された。輸出モデルを右ハンドルとしたもので、性能的には従来と変わらないが、オープン・モデルのみの販売となった。

全20項目に渡る安全対策は、'68北米安全基準を満たすためのもので、ボディ関係ではサイド・マーカー、リフレクタを独立させたほか、テール・ランプの意匠も変更し、視認性の向上が計られた。ドアは衝撃時に開かないアンチ・バースト・ドアとなりドア・ロックも新設された。

インパネは衝撃吸収パッドがはいり、ホーン・ボタン、レギュレータ・ハンドルなど突出した部分の材質も柔らかなものとなった他、ルーム・ミラーも大型の脱落式に変更された。

他にブレーキ油圧警告ランプが新設された。

これまで固定だった助手席は160mmのスライド量を持つよう



になり、3点式シート・ベルトも標準となった。

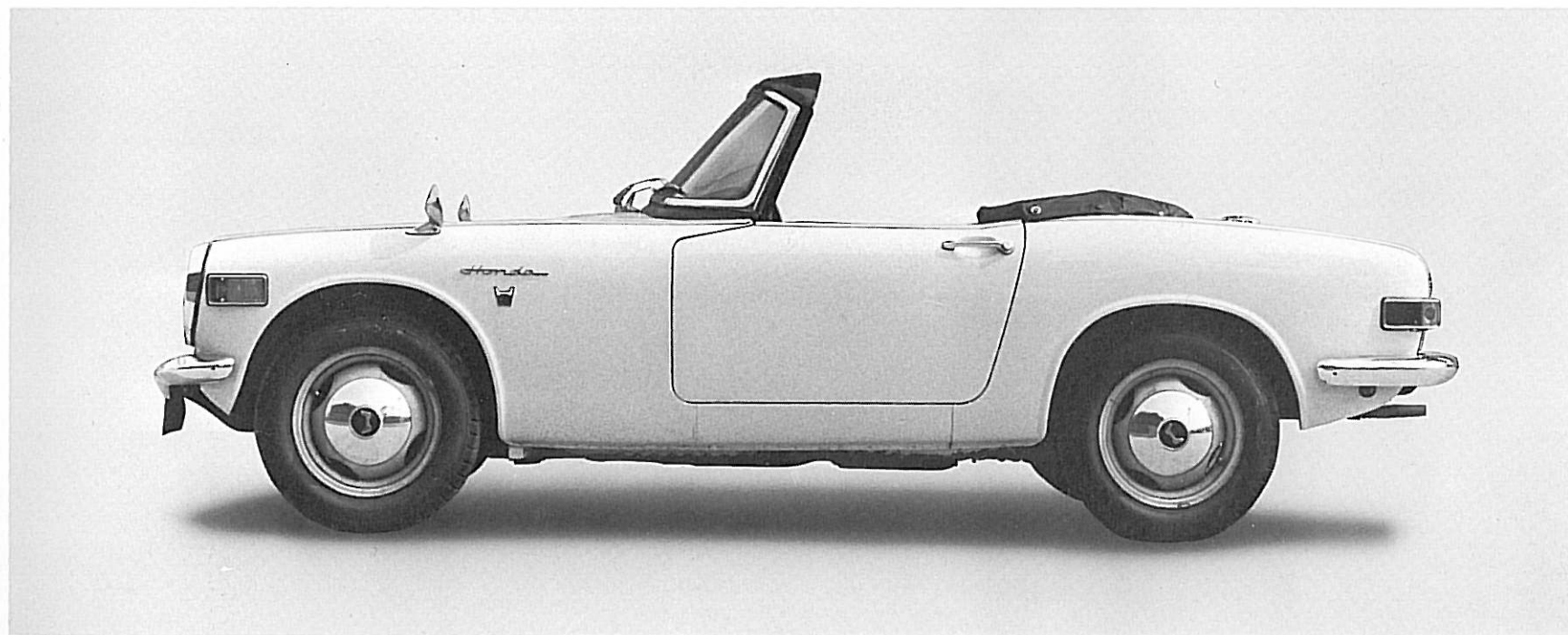
高速性能向上のため、145 S R13ラジアル・タイヤが標準となり、ステアリング・ギア・レシオも17.4へと変更された。

前輪はディスク・ブレーキとなり、マスター・シリンダもタンデムとされた。

他には、オート・チューナ・ラジオ、フロア・カーペット、強力ヒータなど装備も充実された。

昭和44年4月、保安基準改正による、安全対策の増強が行われた。シート・バックには、ヘッドレストが付いたほか、ハザード・フラッシャ、パーキング・ランプが組み込まれた。また懐中電灯も装備された。

昭和45年5月に生産完了となり、ホンダ・スポーツの歴史は終焉を迎えた。



DETAILS OF S500/S600

AS280/AS285



S600の初期まで
ヘッドランプに
カヴァが付く。

エンジン・フ
ードに付くエン
ブレム。

ブレードの小さ
いワイパーは2
スピード式。

S500のフロント・グリルは最
もシンプル。バンパは直線状。

S600のグリルは大型化された。
両端はウインカー。

S500のオール・アルミ製
エンジンは47PSという高
出力を絞り出す。但し、写
真のエンジンはS600のカ
ーブレータとエア・クリー
ナが装着されている。

'64年11月よりランプ・カ
ヴァが廃止された。下側
はスモール・ランプ。

プッシュ式ドア・ノブ。

メッキ製の半球型フェンダ
・ミラーはホンダ独特のもの。
エンブレムは鋳物製。

S500のトランク・リッドに
付くエンブレム。

S500, S600のテール・ランプは
円型。ストップ、ウインカーを兼
ねる。バック・アップ・ランプは
オプション。

S600のcockpit。木製ステア
リングと整然としたレイアウトのイン
ストルメント・パネルが美しい。

メータ部のアップ。ステアリング・
スポーク中央はホーン・ノブではな
く。単なるエンブレムにすぎない。

キー付フューエル・キャップ
は、ワンタッチ式。

SM600のエンブレム。

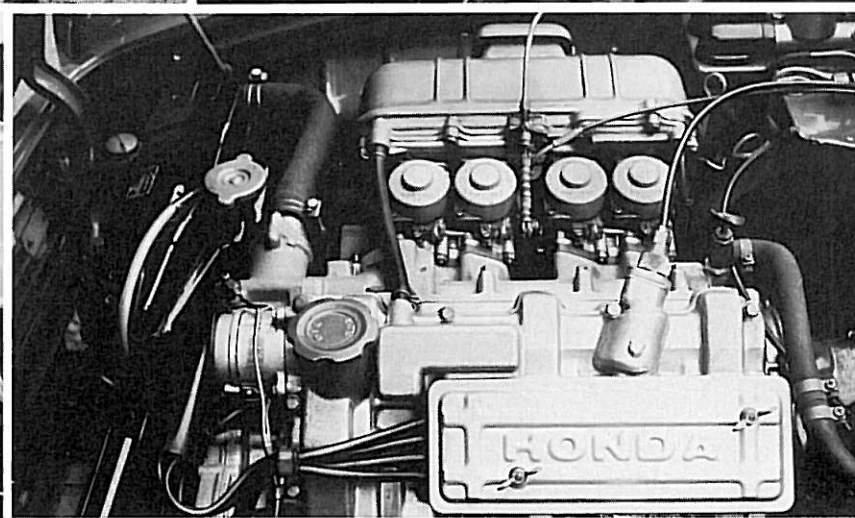
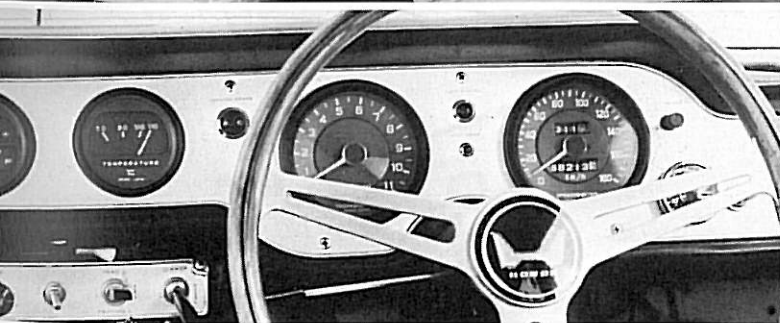
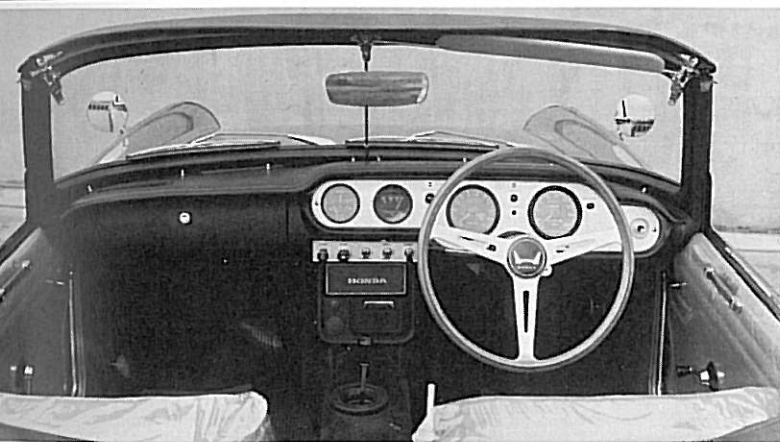
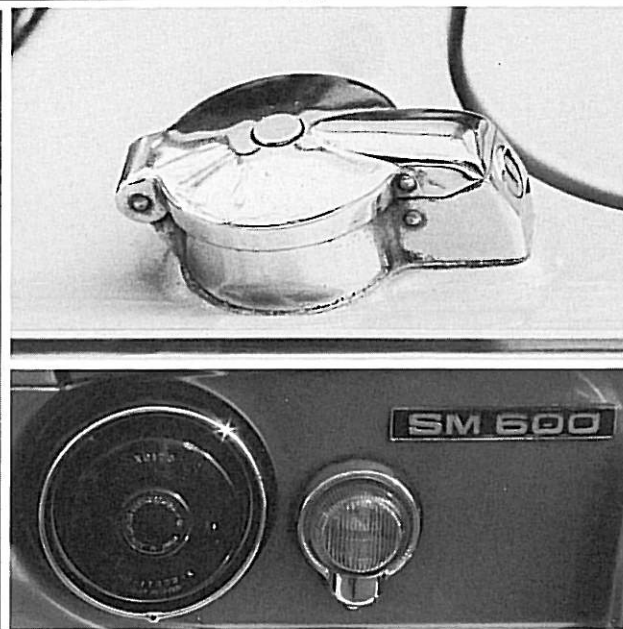
クランク・ケースに打刻さ
れるS500のエンジンNo。

オープン・モデル
のルーム・ミラー
はテンション・ロ
ッドに付く。

星型スチール・ホイールは4
Jでメッキのキャップが付く。
タイヤは5.20-13。

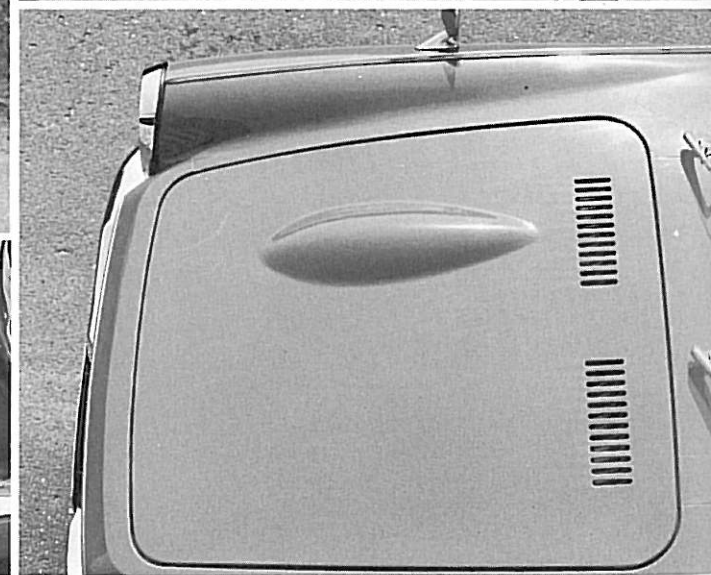
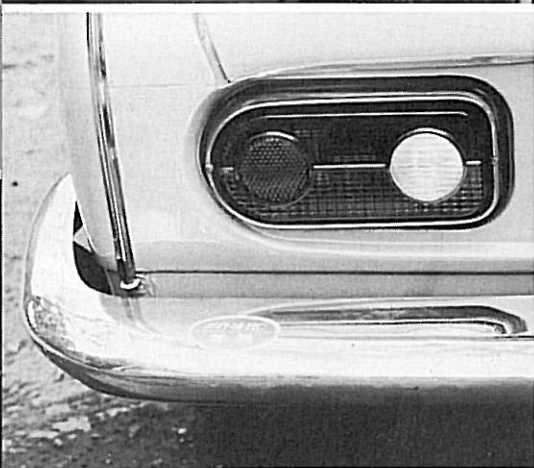
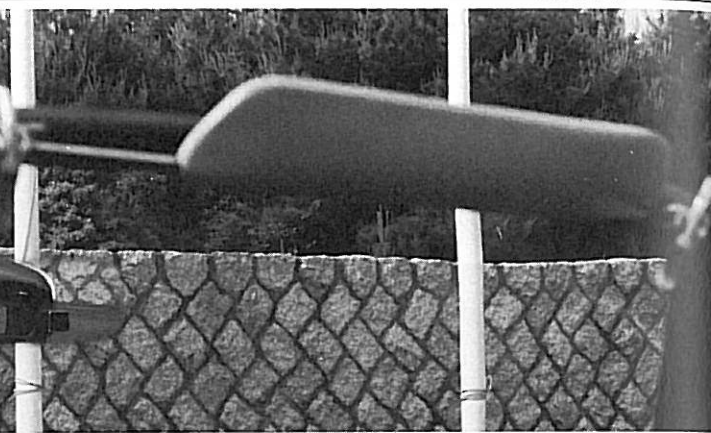
S500のメーカー・ブレー
トはエンジン・バルクヘッド
部に取り付けられる。

S600のエンジン・ルーム。S500と
の識別はつけにくい。エア・クリ
ーナが紙式のみになったことで見分
けることができる。



DETAILS OF S800/S800M

AS800



S800Mには大型のサイド・マーカーが付き、視認性が大幅に向上した。

S800のテール・ランプは2色の大型になった。

フロント・グリルは黒塗りでエンブレムがグリル中央へ移された。ウインカーも大型化された。

サンバイザは助手席側がオプション。ルーム・ミラーは上下に調節ができる。

リジッド・タイプより4穴デザインのホイールとなった。

オプション装備されるハード・トップ。

エンジン・フード上にはパワー・バルジが付けられた。

サイド・フェンダのエンブレム。

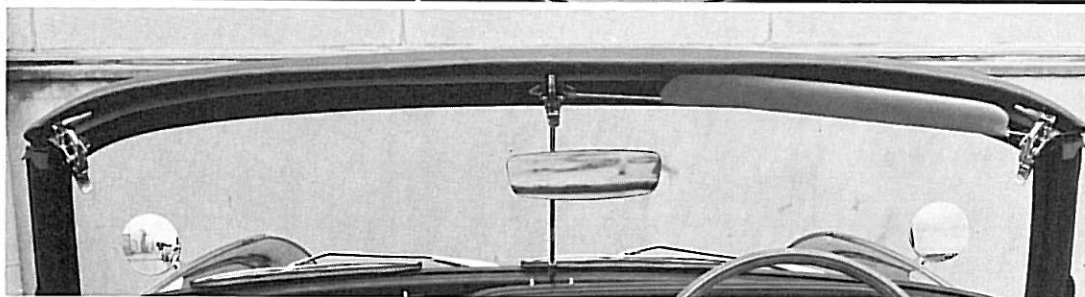
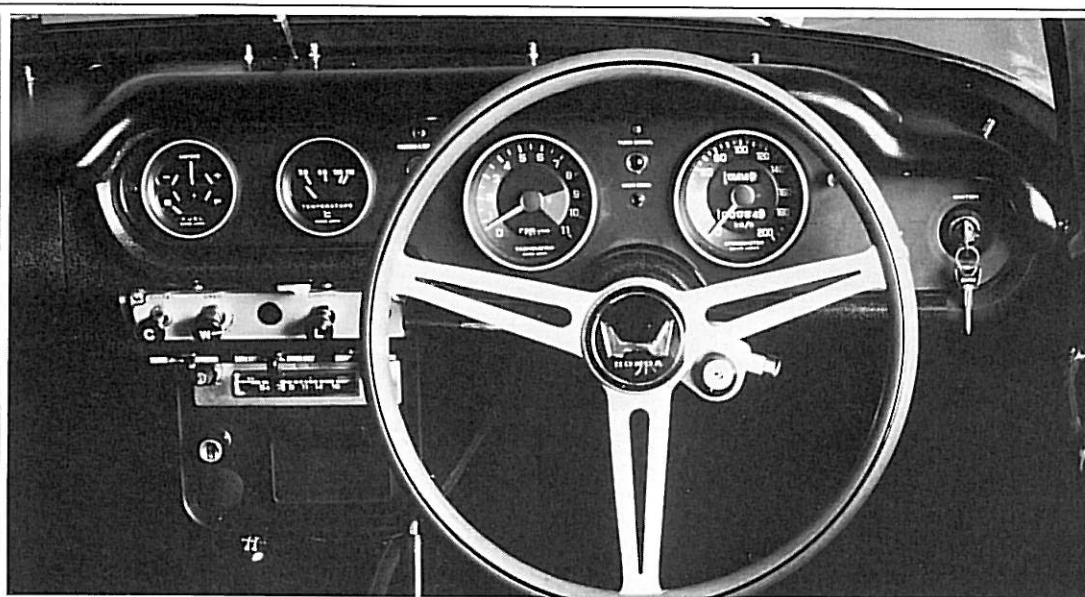
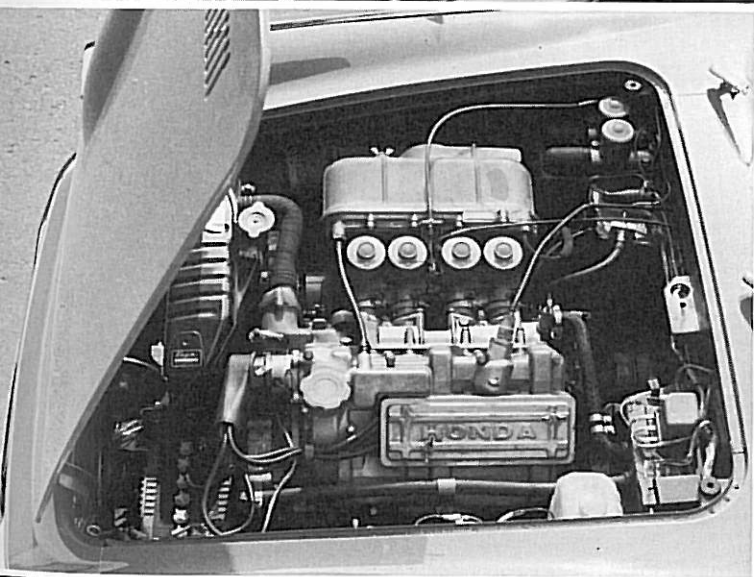
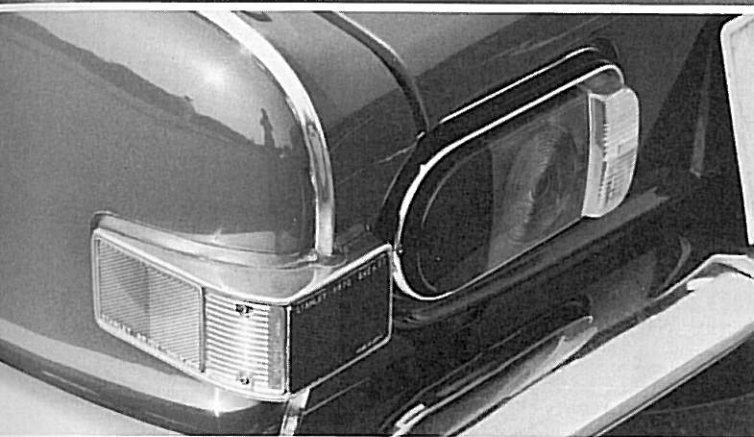
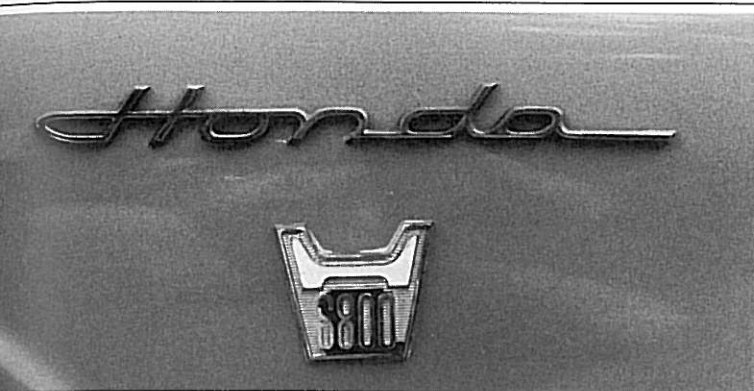
S800Mのテール・ランプはデザインが変わり、バック・ランプは凸状になった。外側にはリフレクタが付く。

791ccに拡大されたエンジンは70PSを発生する。クリーナ、ラジエータなども容量がアップされている。

S800Mのダッシュ・ボードはソフト・パッドで覆われた。インパネは黒塗りとなり、速度計も200 km/hまでとなった。メーターは左より電流/燃料、水温、回転、速度計。ステアリング・ホイールはプラスチック。

ウインド・ディフレクタを装着することで、オープン走行時の風の巻き込みを防止することができる。

幌には新たにクウォーター・ウィンドウが追加された。



DETAILS OF S600 COUPE/S800 COUPE AS285C/AS800C

フューエル・
キャップは左
リア・クオー
タ部に付く。
ドア・ノブは
ブッシュ式。

リア・ゲートは2本のダンバに
よって支持され、上方へ大きく
跳ね上がる。

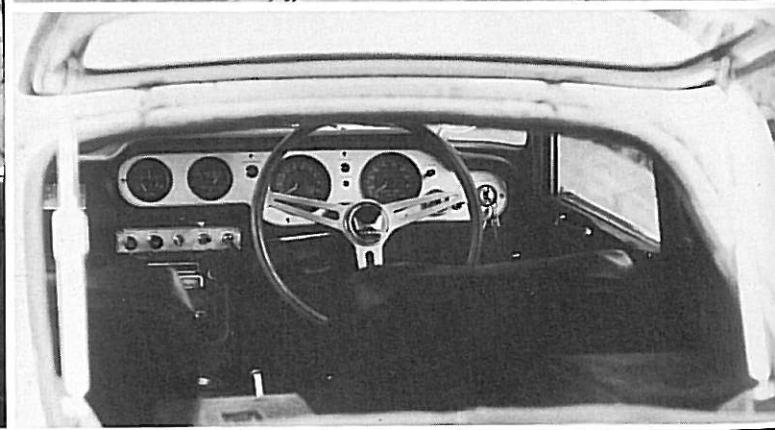
S800のテール部、リア・
インドウは極めて面積が小
く、後方視界が限られる。

S600のテール、バック・
ランプはオプション。

リア・サイド・ウィンドウは前ヒ
ジで開閉する。開口部はかなり大
く、換気性に優れる。

S800のインテリア、インパネのレイア
ウトはロードスターと全く変らない。バ
ック・ミラーはダッシュ・ボードの上か
ら生え、固定式となった。

S600のインテリアをリア・ゲ
ートより見る。この写真でも開
口部がさほど大きくないのがわか



PROJECT STORY OF HONDA SPORTS

■御出席（カッコ内は当時の御担当）

株式会社本田技術研究所

鈴鹿製作所第3工場長 中野操一（エンジン）

取締役主任研究員 樋口静夫（ボディ）

主任研究員 吉岡伴明（シャーシ）

主任研究員 岩倉信弥（造形）

主任研究員 宮智英之助（ボディ）

主査 刑部亘史（仕様）

サービス部課長 水沼平二（サービス）

1960年代は、わが国の自動車の歴史に於て、ひとつの爛熟期であった、といえよう。人間本来の欲求として、速さのみを求めることのできた、よい時代背景と、年々進歩をつづけてきた自動車技術の向上とがマッチングして、次々に素晴らしい性能のクルマを生みだしていった。——そんな中にあって、ホンダ・スポーツ一族が、さらにひと際輝やく存在となっているのには、いくつかの理由が考えられる。

第一に、時間の流れの中で、ホンダは常に他車に一步先んじていたことがあげられよう。ホンダ初のスポーツ・カー（それはホンダにとって初の4輪車でもあった）S360が、S500（試作車）と共にモーター・ショウでデビューしたのが1962年。世界でも例をみない超小型、超高性能エンジンを備えた“本格的”スポーツ・カーに人々は目を見張らされた。それが日本で初のDOHCエンジンを備えた乗用車であったことひとつをとってみても、のちのち、60年代に国産各車がこぞってDOHCエンジン搭載の高性能車を競ったことを考えれば、ホンダの創造精神の発露を見出さないわけにはゆかない。

第2に、これが主たる理由かも知れないが、ホンダ・スポーツ各車には、実に理想追求の姿勢が読みとれる。速く、安全に、カッコよく、それでいて安価に——そのしわよせがどこに行ってしまったのか、ユーザーの方が心配したくなるようなぜいたくなスペックが、この小さなクルマにつめ込まれているのだ。

話を60年代のクルマに戻せば、ホンダの後から続々と登場してきた国産各車の中で、機構的にホンダに勝るものがどれほどあったろう。DOHCエンジンが各社に出揃った時点でも、まったくDOHCエンジンとして新設計されたのは日産S20型エンジンがホンダ以外の唯一の例である。

エンジンばかりでなくシャシーも、ボディも、まったくゼロからつくりあげられたホンダ・スポーツ一族は、本来的な意味での、数少ない国産“純”スポーツ・カーである、と結論されよう。

そのようなことから、ホンダ・スポーツの開発から完成に至るプロセスには、大変な興味を抱かされるのであった。恐らく、クルマがとりわけスポーツ・カーが好

きでたまらぬデザイン・スタッフたちが、ほとぼしるような情熱を惜しみなく注ぎ込んで作りあげた——そんな想像を抱かせるに十分なほど、ホンダ・スポーツは夢と理想とに溢れたクルマであった。

——さて、ホンダ・スポーツが生まれ、そして、生産を終えてから既に10年近くを経た或る日のことである。本田技研本社に、当時の設計に携わった方々にお集まり

をいただく機会を得、今から20年前の貴重なお話——ホンダ・スポーツの開発から完成までのバック・ボーンとなったポリシーから、実際の工程までの様々なお話をお聞かせいただくことができた。

以下は、そのお話を中心とした、ホンダ・スポーツの——同時にホンダの4輪車への第一歩の開発ストーリーである。

ホンダ・スポーツの基本ポリシー

■スポーツ・カーと“軽”トラック

何故、ホンダが初めての4輪車として、こんなにも精密で高度なメカニズムのスポーツ・カーと、一方、それとは対称的な性格の軽トラックとを選んだのであろう。その事実には、まず大きな興味があつた。

「ホンダは2輪車ではグランプリのお蔭もあって、世界的に有名になったが、4輪車としては、最後発メーカーとして、言ってみれば殴り込みをかけねばならなかった訳です。スポーツ・カー——それも軽自動車に近い小型のミニチュア・スポーツと軽トラックという両極端を選んだのも、そこに第1の理由があつたようです」

1950年代から60年にかけての日本の自動車産業界は、まさに日進月歩の勢いであつた。トヨタ、日産、プリンス、いすゞ、日野、マツダ……群雄割拠のメーカーたちが、毎年のモデル・チェンジの度に大きな進歩の跡をはっきりと見せつけていた。その間に、新参ホンダが斬り込むには、やはり、尋常の手段では困難を極めたにちがいない。

スポーツ・カー、それもオープン2座席の本格的なスポーツ・カーが、そのホンダ斬り込みの尖兵として開発された第1の理由は、スポーツ・カー独特のアピール性の強さがあつたからである。しかも、前年に2輪のグランプリ・レーサーで文字通り世界を制覇し、“技術のホ

ンダ”の名を世界に轟かせたホンダが、その持てる技術を駆使して作りあげたミニチュア・スポーツ・カーとなれば、その評価も悪からう筈はない。とりあえずは、クルマのファン——いくなれば玄人筋から斬り込もう、というホンダならではの自信をもそこから読みとることができる。

さらに、2輪レーサーで学びとった技術を最も具体的に活用できることを考えれば、スポーツ・カーは当然の選択ともいえよう。事実、エンジンをはじめ、リア・アクスルのチェーン駆動など、2輪車で得たノウハウが十分に活かされている。

加えて、技術的なもうひとつのポイントとして、生産性の問題があつた。大量に生産し、多くの人々に売ることによってコストを下げ、さらに生産台数をかせいでいく小型乗用車、大衆車に、ホンダが無から乗り出すのは得策でないどころか、不可能に近いことであつた。生産設備ひとつとってみても、新参ホンダが小型乗用車（いわゆるセダン）でデビューするには、せねばならないことが多すぎた、といえよう。

最後に、或いはこれが最大の理由であつたのかもしれないが、次のような話が聞かれた。

「本田氏——みんなは“オヤジ”と呼んでいましたが——“オヤジ”さん自らがチーフになってデザインがはじめられました。“オヤジ”さんも50才前、MGAに乗っていて、まだまだ Young at heart だった訳



左：“軽”スポーツ・カー，ホンダS360，右：“軽”スポーツ・トラック，ホンダT360。



ですね。私たちスタッフも平均すれば25〜30才位でしたか、とにかく若くてエネルギーで、それでいてクルマ好きでしょう。とにかく素晴らしいスポーツ・カーをつくりたい、というのは大きな夢だったし、それなりの情熱があったと思うのです。

そこで、スポーツ・カーを実際につくれる、というのは、大いに意気に感じた訳です。自然とチーム・ワークもよくなったし——」

「それと、若いから、何でもとことんやってやろう、という気持も強かったです。スポーツ・カーは、そういう意味でも、基本に忠実だし、速く安全に走ることというクルマの本来の目的とも適っているので、4輪に対する基礎知識を実戦で学ぶと同時に、かなりの線まで純粋にメカならメカを追求することができましたからね。“トライ精神”ですよ」

もし、ここまで読みとってホンダがスポーツ・カーに乗り出したのだったとしたら、現在のホンダの隆興からみても、まったく感服せざるを得ない。用意周到なアプローチであった、というほかはない。

——そして、スポーツ・カーと共に、軽トラックをそのライン・アップに掲げたのも、ここまでくれば自然に合点がいく、というものだ。

4輪車として、そのベシッなものが大変わかりやすい（例えば荷重を受けるシャシーや、耐久性など）と

いう点でも、使用面でスポーツ・カーと同様にハードであり、トライのし甲斐があるという点でも、トラックはこれまた格好の題材であったといえよう。トラックの方も、“軽”のワク内に収められ、360cc DOHC エンジン付（それは、わが国初のDOHC車でもあった）という“タゲ者”ではない姿で登場する。

形態的にも、性格的にも全く対称的なスポーツ・カーとトラックが、ホンダのデビューを飾った、という謎はホンダの“創造”というバック・ボーンを持ってすればいともたやすく解けてしまうものである。

■ホンダ・スポーツの基本コンセプトは——

ホンダ・スポーツの時代、まだ設計のプロセスは今日のように明確なパターンを持ってはいなかった。従って設計に先立って、市場動向を綿密に調査したり、設計のコンセプトを子細に渡ってつくる、などという具体的な設計以前の作業は少なかった。

ホンダ・スポーツをつくり出すにあたって、最も基本的なポリシーは“人間を犠牲にしない”ということと、“人間の欲求に忠実につくる”という2点であった。前者は、あっさりと4シーターを諦め2シーターでスタートしたことにはじまり、その外寸にくらべて驚くほどの室内スペースなど、人間中心のレイアウトを採り入れたことで実現化されたいわゆるスペース的な問題ばかりでな

く、広い意味では安全面や、十分に人間の意志通りに走りまわられるメカニズム、パワーなどにも、十分意を尽くすことになる。

「2輪車はスピードに対する欲求を満たす、という点では最高でしょうね。ホンダも、2輪レーサーなどでそれを実証し、また世界に名を轟かせたのですが、一方では、生活に密着したものをつねにつくりつづけてきました。たとえばホンダ・カブやドリームといった名が挙げられますが、そういった大衆密着性も考えていました。本田宗一郎氏の人生哲学というものかもしれませんが……」

人間の欲求には、より速く、よりスタイルの美しいといったものばかりでなく、安価に手に入り、維持も容易であって欲しい、という一見直截的でないものも含まれる。

とにかく、速く、安全で本格的なスポーツ・カーを安価に提供する、そのためには、持ち得る技術を十分に投入する——ホンダの技術で、この難しい注文に応えようというのが、ホンダ・スポーツに対する、設計陣の一致したコンセプトといえるのかもしれない。

■基本レイアウトは低く、長く——

「とにかく、スポーツ・カーの正統派を目指しました

から、基本的なレイアウトは極くオーソドックスな形から入っていきました」

“軽”のワク内に入るミニチュア・スポーツ故に、基本的な寸法は自づと決定してしまう。その中で、オーソドックスかつ理想的なレイアウトとして、十分に長いホイール・ベースをとり、前後のアクスルの間にエンジンと乗員のためのスペースを設けた、フロント・ミッド・シップという近年流行りのレイアウトも、ホンダにしてみれば20年前の話であったわけだ。

長いホイール・ベースとワクを設けられた外寸のために、必然的にフロント及びリアのオーヴァ・ハングは短くなるが、それは日本の国情——当時はまだ、それほどロング・ドライブに対する要求は少なく、さほどのラゲッジ・スペースも must ではなかった——からしても、さほど欠点というほどのものではなかった。むしろ、長く伸びたフロント・フェンダと、短くカットされたリアはスタイリング上、悪くない結果を及ぼしそうである。

それよりも、全長が短いがしかし、全体のスタイルのバランスを良くするために全高を可及的に低くせねばならない。それは同時に重心も低い位置に置くことを意味する。エンジンの、シャシーの、ボディの、あらゆる部分に長く低く、という配慮がなされていたといえよう。

エンジン、シャシー、スタイリング

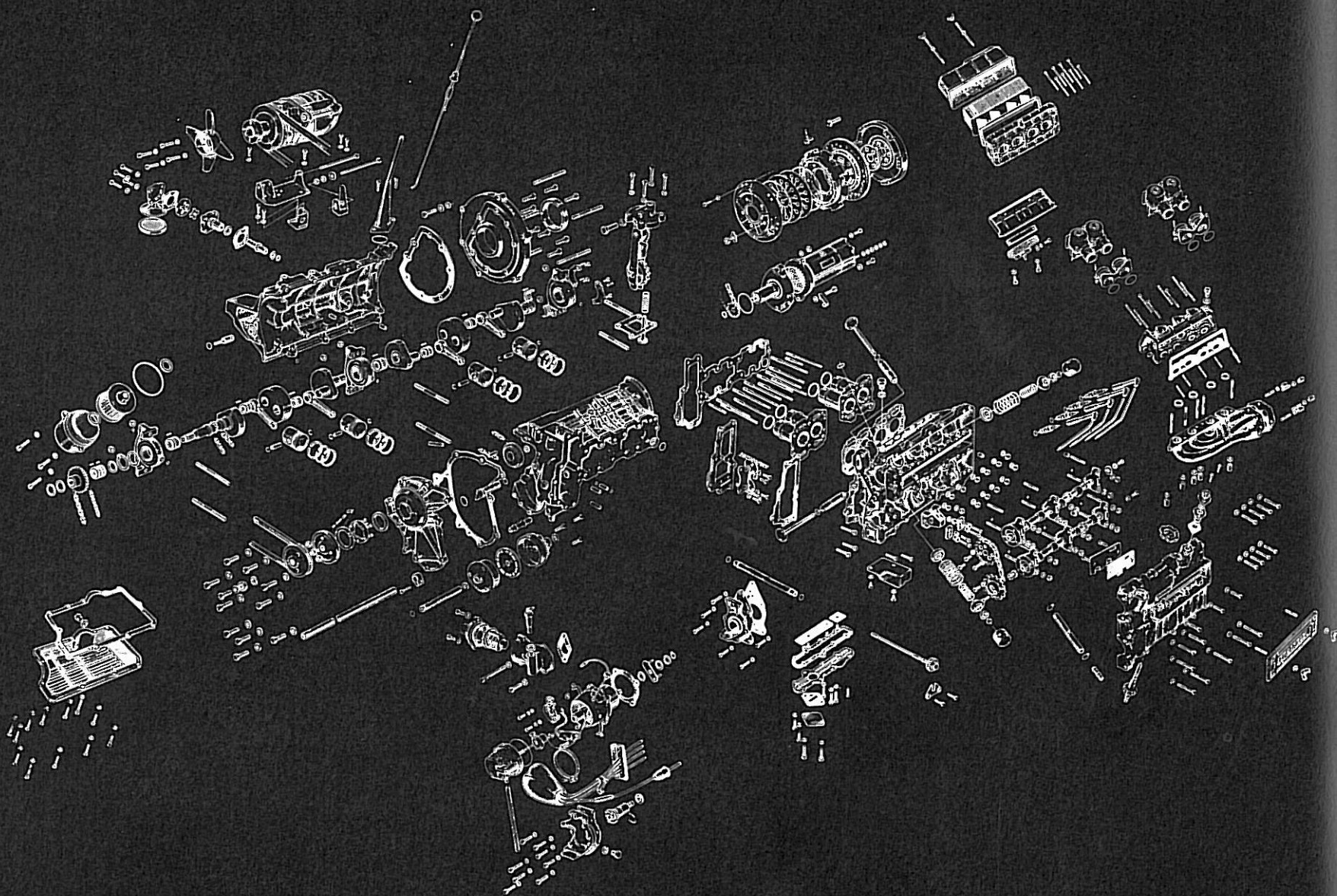
■エンジンは時計の如く精密な——

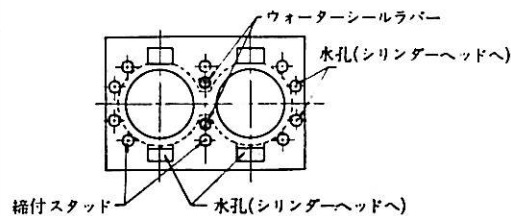
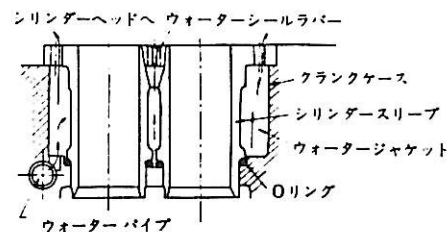
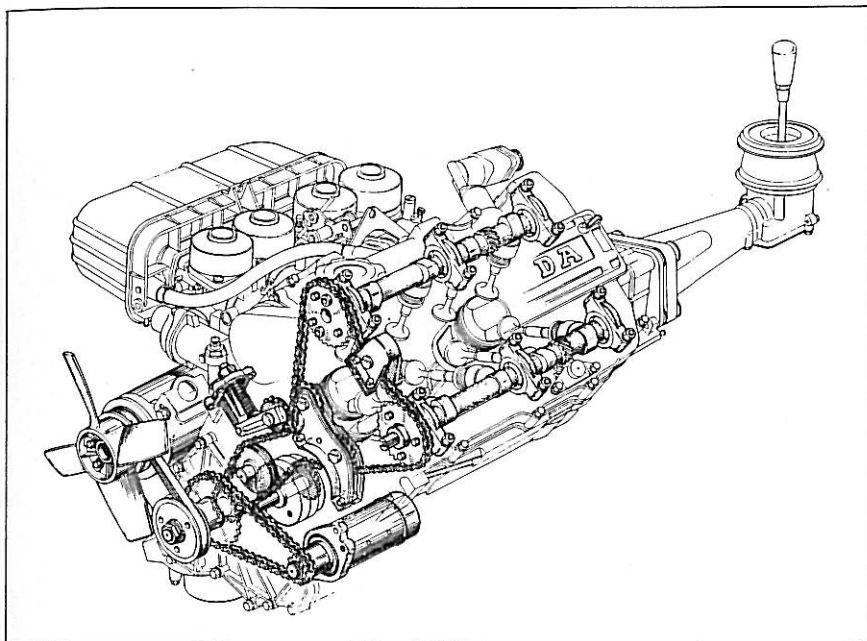
エンジンは、“小さくても本格的に”というポリシーに沿って、心ゆくまで意を注いでつくられた印象をうける。

「2輪のホンダ、というところから、エンジンもずいぶん2輪のそれに学んだ部分が多い印象を受けますが実際の形の上での共通点は少なく、エンジンづくりのノウハウとか、高回転、高出力といったエンジン特性とか無形のものでのつながりがほとんどです」

2輪エンジンのスタッフが分かれて、そのまま4輪のエンジン設計を行なったが、空冷と水冷という大きく異なることからして、すべて設計はゼロから始められた。

何故、このような小さなエンジンにダブル・オーヴァヘッド・カム・シャフト（いわゆるDOHC）をはじめとした高度なメカニズムを惜しみなく導入したのかは、単に性能向上を指した、などという言葉ではすまされない。研究者的、技術者の理想追求の姿勢、というホンダのバック・ボーンを述べるしか説明のしようのないほどのものに仕上がった。





エンジンは水平近くまで傾けられて、ホンダ・スポーツの低いエンジン・ルームにおさまる。右は、S600時代のスリーブの図。特殊耐熱ゴムでシーリングされている。

「とにかく、どこまで追求できるか、という旺盛な、“トライ精神”がいっぱいでした。理想、理想と追いかけていくものだから、自然と大きな紆余曲折なしにエンジンは形づくられていった印象があります」

エンジン本体は、重量軽減のことも考えて、ヘッドからオイル・パンに至るまでアルミ合金が主なる材料として用いられた。

「ぜいたくきでも、ちょっと他のエンジンでは見られないほどでしたよ。われわれ設計屋は、慣れていなかったこともあって、当時は生産性とか生産コストなどには、あまり意を払いませんでしたからねえ。今、そんなことをしたら怒られますけれど、本当に自由につくらせてもらいましたよ。ホンダ・スポーツのエンジンはね」

ホンダ・スポーツのエンジンの特徴のひとつに、メイン・ベアリングやコンロッドのベアリングにニードル・ベアリングを使用したことがある。その利点としては耐摩耗性に優れること、高回転に耐え得ることなどが、また欠点としては、騒音を発生しやすいこと、コストがかかることなどが知られるところだが、2輪エンジン等で

十分の自信を得ていたホンダは迷うことなく、このホンダ・スポーツの小型、精密エンジンにも導入したのであった。

「エンジンの設計で一番苦労したのは、スリーブと本体との間のシーリングでした。トライ・アンド・エラー式にいろいろ試みたのですが、ちょっとした難題で結局、特殊耐熱ゴムで解決しましたが、ずい分バケ学(化学)の勉強をしましたよ」

アルミ合金の本体に鋳鉄のスリーブがハメ合いになっているエンジン・ブロックでは、異種金属による異なる膨張係数故のトラブルを生じやすい。ドライ式に比べ、はるかに冷却効果の高いウェット式を採用したホンダ・スポーツのエンジンでは、先ず水洩れが心配になる、というものだ。

のちのS 800では、技術的に進歩したことと、ボアが大きくなったことから、第1と第2、第3と第4シリンダをそれぞれ一体とした“めがねスリーブ”を採り入れたが、ホンダ・スポーツ開発時は、まだそうはいかなかった。解決は、スリーブに大きなツバをつけ、ツバの合わせ面に特殊耐熱ゴムのウォーター・シール・ラバーをは

さむことであった。

聞いてしまえば簡単だが、ここに至るまでは、シールするゴムの種類選択を含め、かなりの試行錯誤が行なわれた。

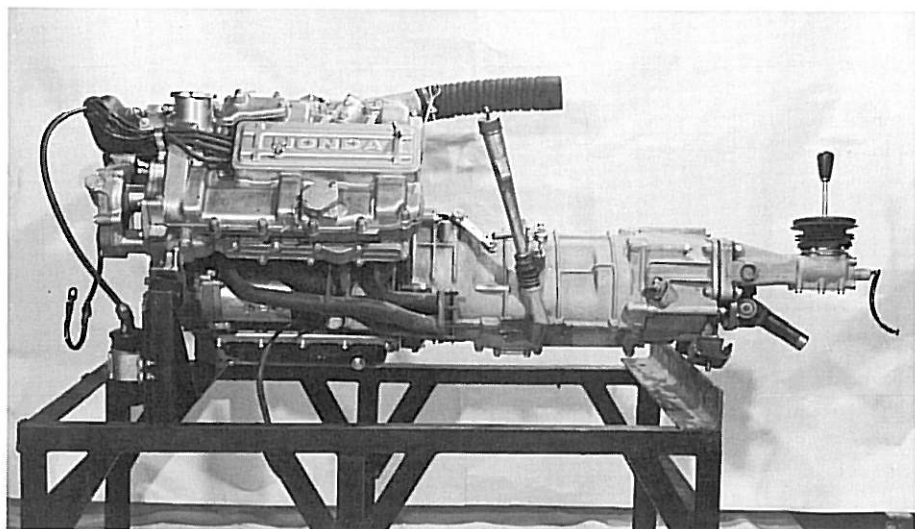
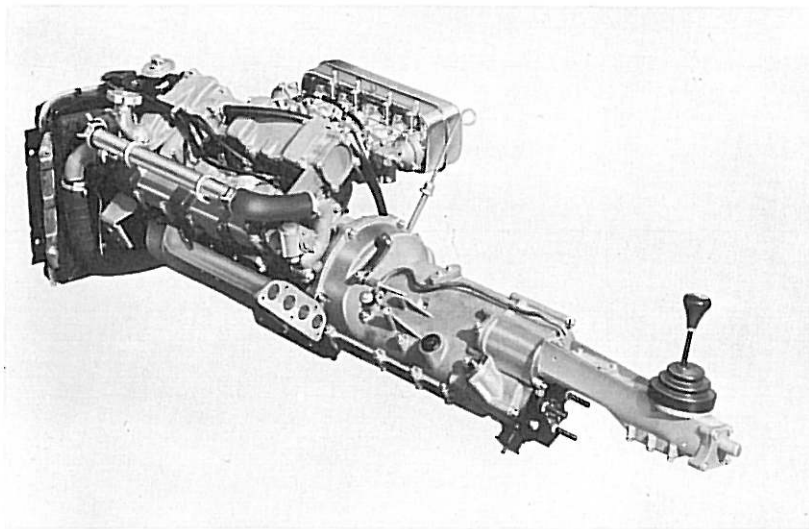
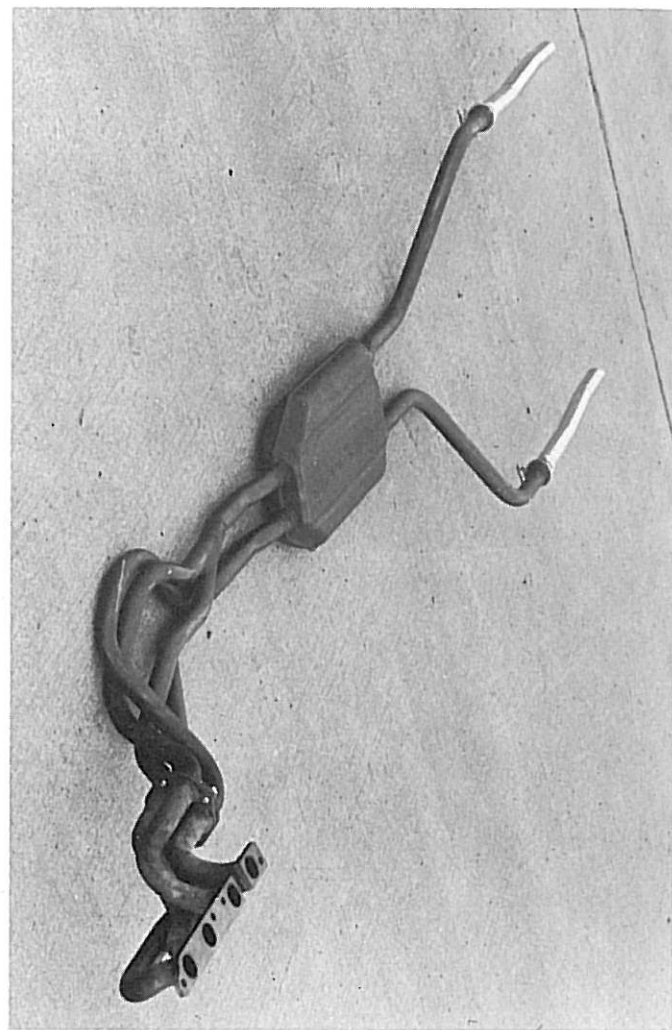
■芸術的な——というべきエグゾスト

高度なメカニズムを極めたエンジンの中でも、とりわけ意をこらした部分は、独立ブランチを持つそのエグゾスト・パイプであろう。

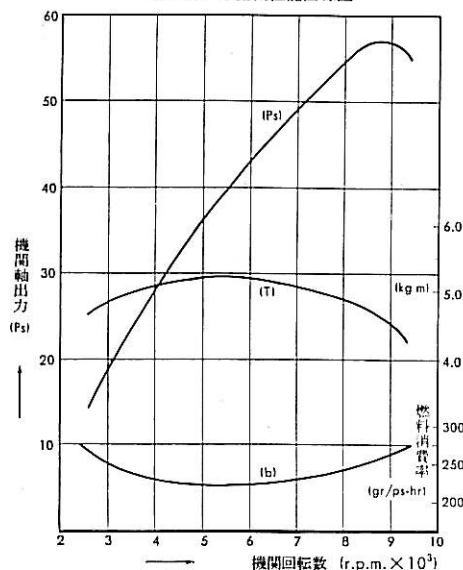
エンジンが小さければ小さいほど、また高回転になればなるほど、エグゾスト・システムがエンジンに及ぼす影響は大きくなる。排気管の径、長さ、曲がりの形状などによって、エンジン出力やトルク特性は微妙に変化する。レーシング・エンジンの多くが、複雑を極めるエグゾスト・パイプ——いわゆる“タコ足”を採用するのもむべなるかな、である。

さて、ミニチュア・スポーツを目指したホンダが、エグゾストにあくなき追求心を発揮しない訳はあるまい。当初、生産性などの点から、アルミ合金による一体に近いエグゾストなども試作されたが、結局は最も手のかかる独立ブランチになったのは、ホンダの凝り性ぶりからすれば、当然のことかもしれない。

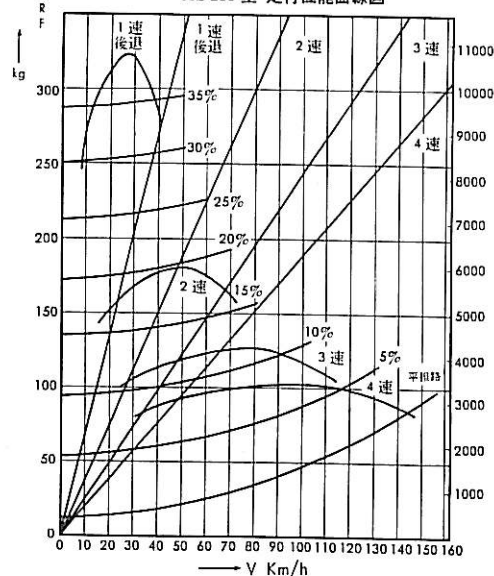
左は、試作エンジンのひとつ。アルミ一体のエグゾスト・マニフォールドや、ウォーター・パイプのとりまわりをはじめ、市販エンジンとはかなり異なる。右はS500のエンジン。複雑なエグゾストのとりまわりがよくわかる。



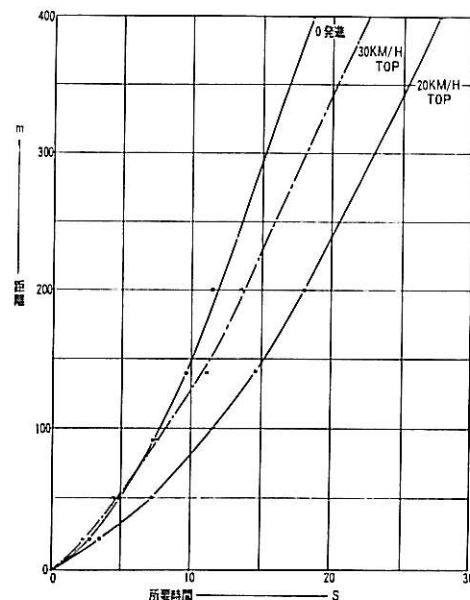
AS 285 原動機性能曲線図



AS 285 型 走行性能曲線図



加速曲線



しかしながら、エグゾストのアレンジを十分に検討した結果は、他車にはみられぬような複雑なカーブを描く“タコ足”がエンジンの左側面を這い回る。

「いやあ、凝りに凝ったという感じではないですか。あのパイプの曲がり具合など、もうあそこまでいくと“芸術品”ですな」

「設計陣みんなで、感応テストを行ったことがありました。テープを使って、いろいろなクルマの音を聞いたところ、フェラーリの音がいいって結果がでましてね。エグゾスト・ノートはあれがいい、と目指したんです。結果は、わがホンダの方がいい音かもしれない、“ホンダ・ミュージック”などと言って自画自讃していましたよ」

高出力、高回転（S 600 では実に94 P S / l !）のレーシング・エンジンの如きホンダのエンジンが、まったく意外なほど低回転域でも使い易い秘訣は、実はこのエグゾスト・システムにあった。ホンダにおける技術の、理想追求のなせる技ということかもしれない。

一方、インテーク側、カーブレータはソレックス、ウェーバー、SUなどがテストされたが、小容量のためにSUタイプを変更した京浜CV型が各気筒1器宛設定された。

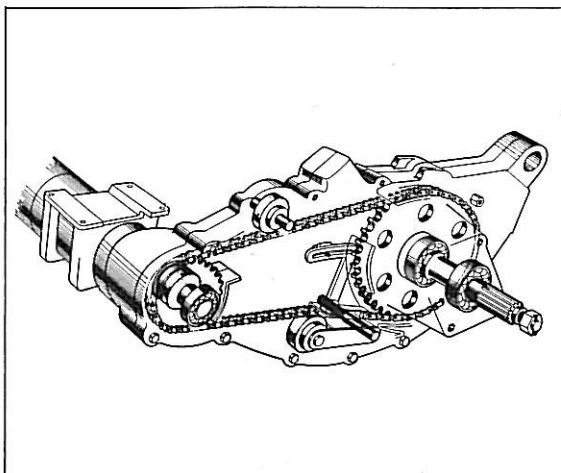
■細いフレームとチェーン・ドライブ

フレームは、当時の常識に従ってはしご状のシャシー・フレームを持つものとされた。

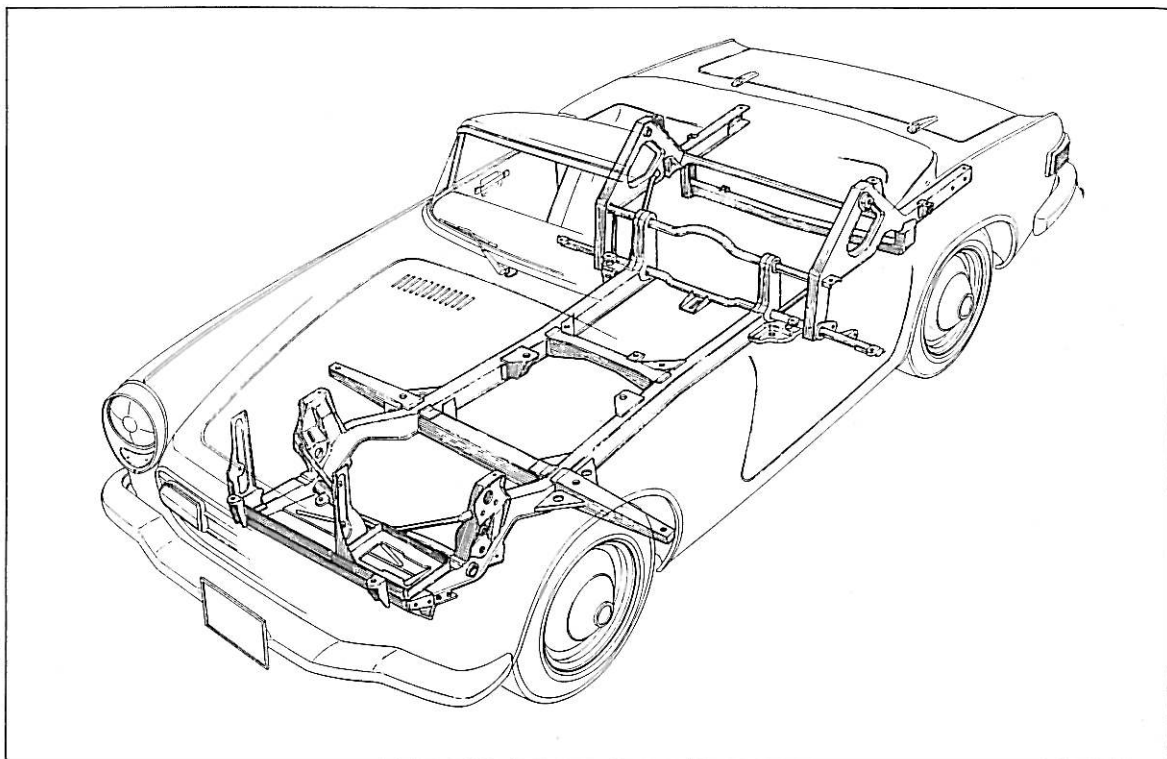
「とにかく、ハコをつくった経験がなかったですからね。フレームとか、ボディとかは、つくりながら学びつつ、でしたよ」

「小さいくせに、スポーツ・カーだから恰好よくせねばならない。必然的に背を低くしなくてはならないわけです。MG-Aのようにフレームを湾曲させて、フレームとサイド・シルとの間にドライヴァを落としこむアイディアはよかったんですが、いかにせん小さい訳ですよ。強度不足の分は、ボディにしっかり留めて、半分モノ・コックのような構造にして……」

S600のエンジン性能曲線、走行性能曲線、加速性能曲線。エンジンは、レーシング的メカニズムをもつエンジンにもかかわらず、高くフラットなトルク曲線を描いている。



S800までのリア・アクスルは、独特のチェーン駆動とそのケースをトレーリング・アームに利用した独立サスペンションを備える。フレームは細く、セミ・モノ・コック風だ。



シャシーまわりで特徴的なのは、チェーン・ドライブとそのケースを巧みに利用した独立懸架である。

「スポーツ・カーは、さほど騒音を気にしないですむでしょう。その点から、リアのチェーン駆動は、まことにグッド・アイデアだったわけです。

このあたりはオートバイからの“水平思考”的転換といえましょう」

結局、問題になったのは騒音のほか、チェーンの伸び強度、耐久性などであった。

「いや、私らは、なにせオートバイは専門家ですよ。チェーンの伸びや耐久性には、最初からある程度の自信もありましたしね。

万一切れた時でも、絶対に巻きこんだりはしない工夫もしてあるんです。そういう細工の得意なのがいてね。おかげで、市場での事故は皆無ですよ」

その、チェーン駆動を利用したトレーリング・アーム式リア・サスペンションをはじめ、ダブル・ウィッシュ

ボーン独立のフロント・サスペンション（コイルの入る余地がなく、トーション・バーで吊られる）、ラック&ピニオンのステアリングなど、とにかく“本格派”を目指した、ホンダの公式ともいえる手法で、ひとつひとつがまとめあげられていった。

「とにかく、無我夢中、ひとつのものをくり出すのが精一杯でね。場面場面ですたよになるのは直感と、理想的なものを追求していけば良いものができる、という信念だけでした」

という言葉は、若き日のホンダの真実といえるものかもしれない。

■とにかく“らしい”スポーツ・カーにしたくて……

ホンダ・スポーツにおけるスタイリング・プロセスは——若く、情熱的なスタッフが、それこそ夢のあるレンダリングを描きまくって……という先入観があった。が現実には、もっと着実な、冷静なものであったようだ。

「とにかくスポーツ・カー、スポーツ・カーした“らしい”クルマをつくりたかったですね。もちろん既存のクルマにはないものを目指したのですが、独創的、ユニークなものはあえて採らなかったところがあります。独創性はメカニズムで勝負するとして、デザイン的には、一流の正統派をねらった訳です」

「小さいクセに、本物のスポーツ・カーに負けないスマートさを求められた。とにかく“オヤジ”さんはじめ皆、理想が高いんですよね。

“オヤジ”さんのMG-Aをはじめ、ジャガーのXK、ロータス・エリート、アメ車のオープンなどを目標にするんです。こっちは“軽”のきびしいワクがある。レンダリング描いても、あまり差はなかったですね」
「それに、イタリアのコーチ・ワーク的というか、スタッフにしてみれば早く形にしたい、って気持が多くボディ・デザインにしても、いわゆるデスク・ワークは少なかったです」

「つくりかけのモデルのそばで、“オヤジ”さんを囲んで、チョーク片手に床に絵を描いてね……」

「毎日が楽しくて楽しくてしかたがなかった頃だね」
「“オヤジ”さんも精力的だった。毎晩遅くまでね。
“オヤジ”さんがカブトを脱いだこともありましたよ。フロント・グリルからバンパーを分割にするあたり、あの辺はスタッフのアイディアでした」

「デザインで、唯一の大条件といえば、とにかく赤の似合うスポーツ・カーをつくりたい、ということ。あとはまったく自由でした」

「形づくりが優先して、ボディづくりは、その形を具現化するために技術を磨く、といった案配でした。

最終に近い頃になると、外板の継目をいかにするかとか、板取りとかプレス性など、実際に生産するためのアレンジも行ないましたが、とにかく最初は自由につくっていった思い出があります」

「どちらかといえば、スタイリングは理詰めね。フィーリング的にはドイツやイタリアの手法で行こう、っ

てね。つまりドイツ流の理詰めの手法をとりつつ、イタリア風の気分づくりを大切に……」

——というスタイリング・プロセスで、自然と形づくられたのであった。

■スタッフに“からくり屋”がひとり居て……

「インテリアはロータスを勉強したな」

決して、勉強しても模倣にならなかったところにホンダの“らしさ”があった。鉄板をウレタンで覆ってソフト・パッドとし、アルミ板にエッチング処理を施したメータ・パネルの組合せは、今でも十分通用するシンプルかつ機能的なものであった。

いくつかのモデルはつくられたが、基本ポリシーは変わらず生産車に活かされた、といわれる。

「シートはうるさい人が居て、ずいぶんたくさんつきましたよ。

シート・ポジションなどはノウハウがないので、スタッフみんなが代わる代わる乗って確かめる方法をとりました。

結果ですか？ おおいに満足していますよ。出来上がったら“自分が買うんだ”って皆決めていたくらいですから」

面白いのが幌であった。その頃、内外のスポーツ・カーの多くは、まだワン・タッチ式ではなく、幌骨を立てて、それに幌布をかぶせる、いわゆる“ホオかぶり”式なものであった。そこにホンダ・スポーツは最初から、リンクによるワン・タッチ式の幌を備えていたのである。

「いや、スタッフにひとり“カラクリ屋”が居ましてね。その男、確か20才そこそこだったんですが、こういうことにえらく器用で、一晩ほどで、リンク機構の“カラクリ”を仕上げてきたんです。あの時は、スタッフ一同、アッと驚きました」

ワラ半紙の隅っこに、他人にはわからぬようにゴチャゴチャと何度も絵を描き直しつつ、頭をひねっているスタッフの姿が目につく。明け方近く“やった！”と小

さく叫んだ時に、ホンダ・スポーツの幌のリンクは出来上がっていた——そんな想像が容易にでてきてしまうのである。

スタイリングにしろ、インテリアにしろ、スタッフた

ちは楽しい日々の中に自然に出来てしまった——20年前の昔話を聞くと、そのような印象をうけてしまうのであった。こうして、いくつかの試作車を経て、いよいよホンダ・スポーツは世に出ることになる。

試作車から市販車まで

■パイプ・フレームの試作車からS 360 まで

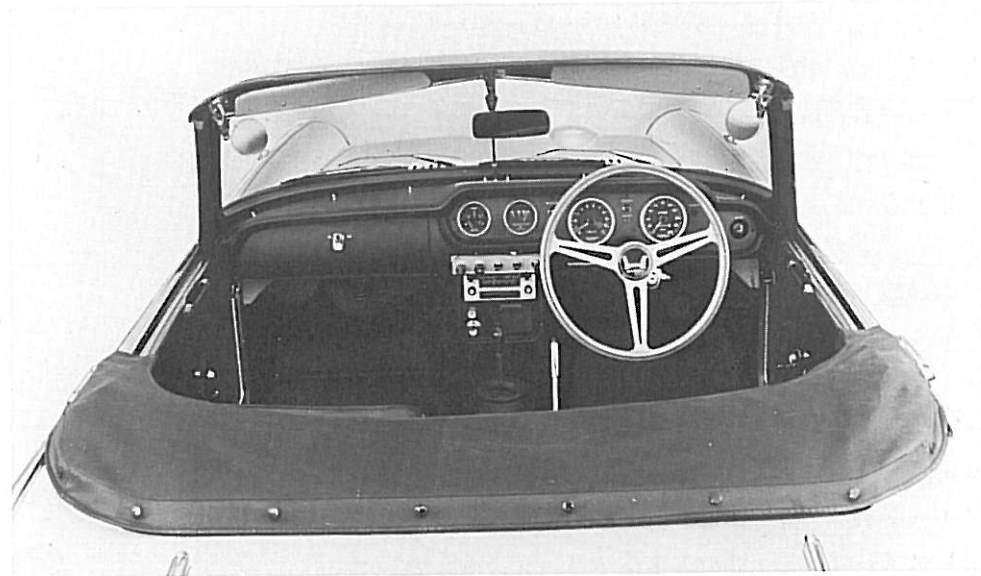
試作車は、早く商品イメージをつくること、スタッフの和をつくり出すためにも、比較的早い時期から制作されていった。

極く初期には水平対向エンジンを載せたクルマなども試作されたが、ホンダ・スポーツのために試作されたクルマは、当初から基本的には生産車と似たメカニズム、スタイルを持っていた。

——もう20年前のことなので、必ずしも正確ではないかもしれないが……と前置きして、いくつかの試作車の概略を話して下さった。

試作1号車は、前述のように、ホンダ・スポーツのプロジェクトが生まれてから比較的早い時期につくられた。

写真は完成型ともいえるS800Mの室内。メータ類の配置はシンプルかつ機能的にまとめられている。



特徴的なパイプ・フレームにポリエステルのボディを持つものであった。パイプ・フレームは剛性は強いのだが、生産性が悪く、量産はとてもおぼつかない。赤と白の2台以上がつくられたが、スタイル等、のちのS 360に似たものであった。ポリエステルによるボディは、オートバイの技術である。

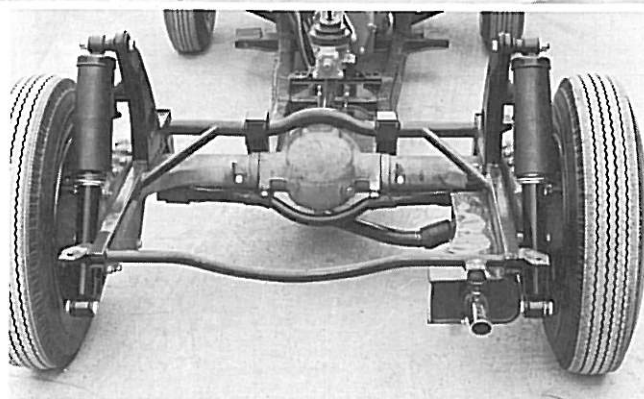
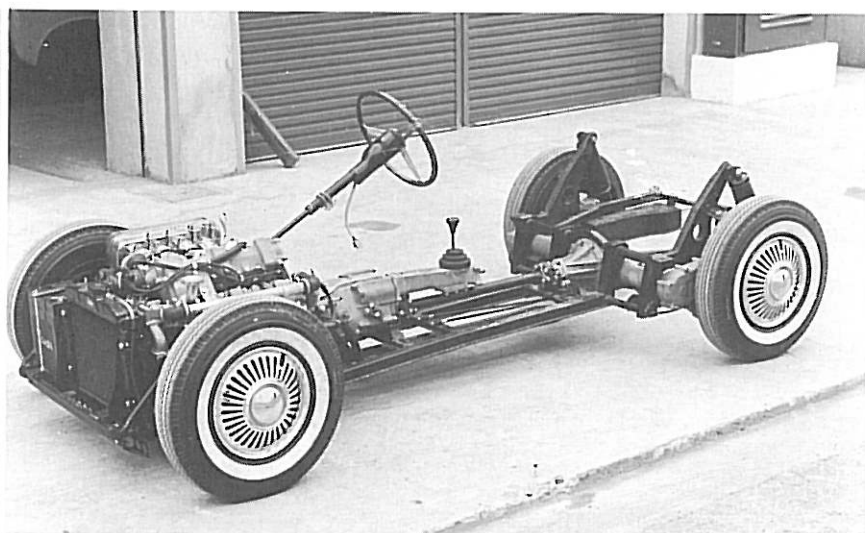
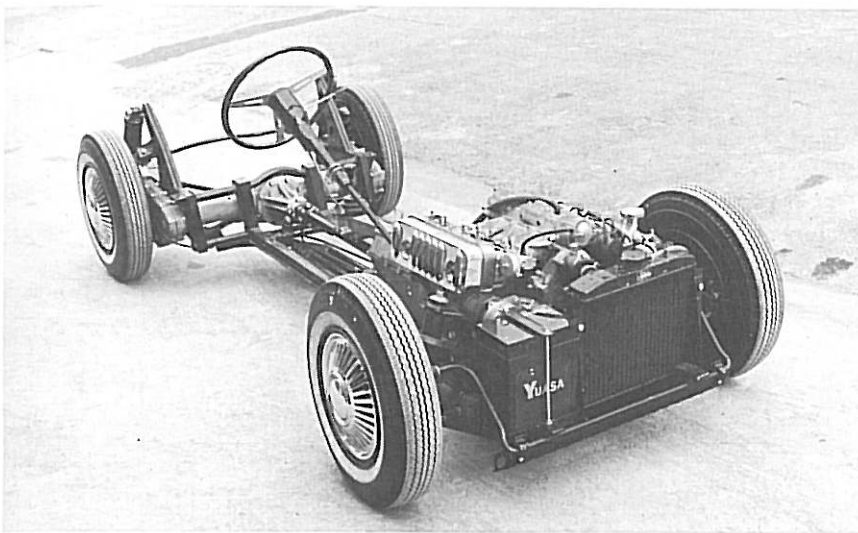
つづく試作2号車は、実際の生産を考慮して、細いボックス断面のフレームに鋼板ボディが架装された。予想された通り、細く、幅のせまいフレームは強度が不足であった。ボディにボルト留めで補う手法や、各部のゴムによる防音などが工夫された。

「1962年のモーター・ショーに出品されたのは、確か鋼板ボディでつくった2回目だったと思う。ショーで評判がよかったのは大変嬉しかったけれど、あれは時間がなくて—— エグゾスト・パイプあたり、フレキシブル・ジョイントで間に合わせていたのが見えていたりして、ヒヤヒヤでした」

1962年のモーター・ショー、デビューしたホンダ・スポーツがその最大の呼び物となったことは、幾度も述べられた通りだ。若きスタッフたちにとっては、まさに快挙のひとつきであったにちがいない。

■市販車へのコンバート

モーター・ショーでの予告、“来春発売”から約半年遅れて、ホンダ・スポーツは1963年8月発売になった。人々を喜ばせたのは、予想をはるかに下まわる45.9万円という価格、少し残念がらせたのは、ライン・アップから“軽”のS 360が消え、S 500のみの発売となったこ



試作車のシャシー。S360のもので、市販S500以降とは、いくつかの差異が見出される。

左の写真では、マフラー、エグゾストのとりまわしのほか、デフ・マウント・アームが付いているのが判かる。

「シャシーは鈴鹿でしたね。浜松工場で生産をはじめた、といってもオートバイの片隅で、という雰囲気でした。本格的には、1964年、狭山工場ができて、そちらへ移行してから、ですよ」

「一番大変だったのは、ボディのあわせ、ボディとフレームのあわせ、といった部分です。なにしろ、ハコは初体験ですから、ずい分手が掛かりましたよ。

逆に、それだけでいねいに作ったってことにもなりますがね」

例えば、フェンダ等の板の継目の処理などは、技術をアイディアでカヴァした部分だ。外側へ折りまげたシロをスポット溶接でとめ、防錆等を考えて、その上にモールを被せてしまう。これは、スタイリング上もひとつの

とであった。

「S360をやめたのは、それまで技術屋の目だけで設計し、試作してきたのを、もう一度商品としての見直しをした、ということです」

S360は実に面白いクルマであった、ともつけ加えられた。S360は面白いクルマではあったが、それを“実用車”として発売するには、まだ時期尚早である、ということだったのだろうか。

しかし、そのことは生産化への段階を理解していくことによって、しだいに様子がわかってくる。試作車から生産車へのコンバート、設計を生産に結びつける段階での作業は、設計にも増して大変な仕事であったようだ。

「当初は浜松工場で生産をはじめました。“設計仕様に忠実に”というのが工場側の大目標であったのですが、当時はまだ4輪車用の定まったラインがあるわけでもなく、設備とのマッチングには、特に苦労が多かったです。落ちつくまでには、ずい分時間もかかりました」

「いやぁ大変なわけですよ。図面にしても、まだ完全に標準化されていないし、結局、図面といっしょに、設計した本人も工場へ行って説明するやら、生産工法の勉強するやら——」

アクセントとなった。

その他、窓ワクも、3次曲面を使った合わせガラスとの精度の点で苦心が要ったし、サッシュレスのドアも工作上手間がかかった、という。

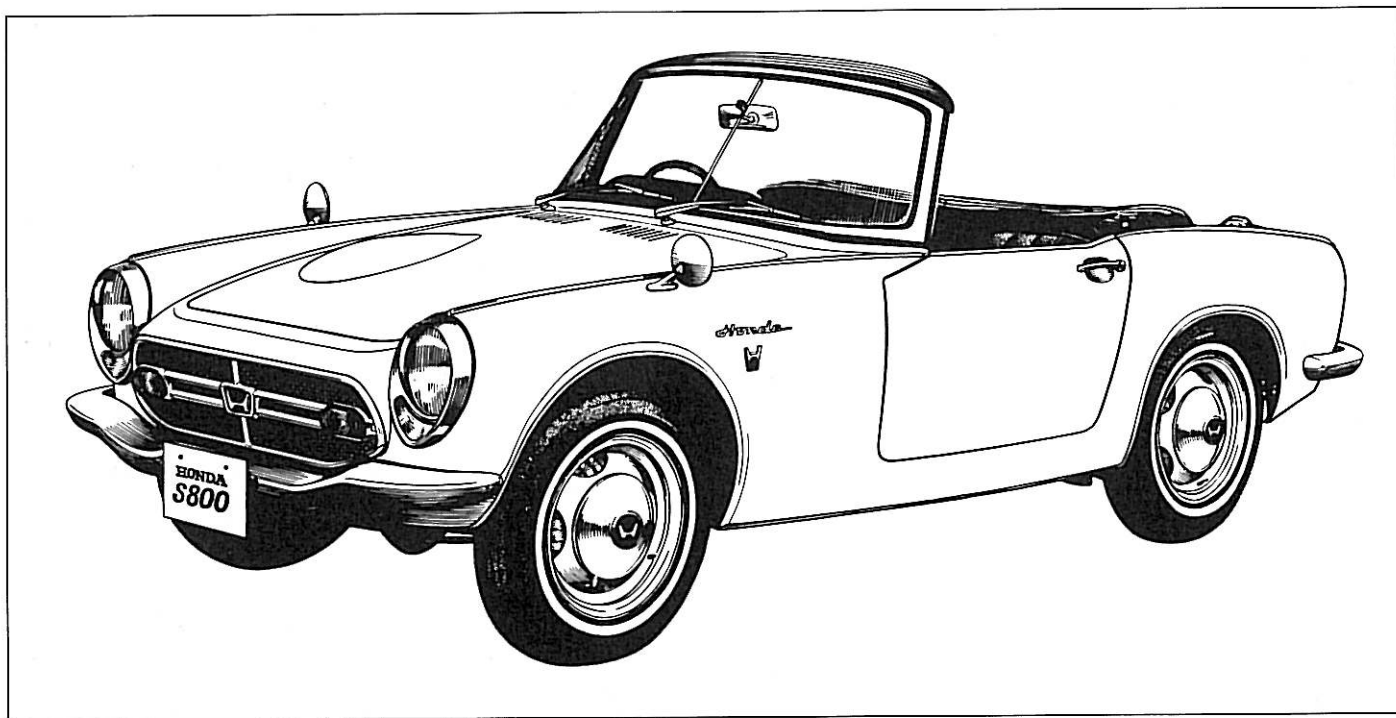
「とにかく、設計はとことんまで追求してつくり上げたでしょう。理想は高くてよいが、いざつくるとなると…… それでも、とても今日では考えられないほどゼイタクなものに仕上がっていますよ」

現代のクルマは良く出来すぎている。あまりに上達し

合理化の進んだ設計、生産システムの故に、ともすればクルマの個性までも失なわせてしまう。

「60年代のクルマは活気がありました。本当に前向きに進んでいる、という感じでした。例えばエンジンひとつとってみても、私は1969年の次は1980年だ、と考えているのです。まわりの環境への対応に終始した70年代は、そっくりエンジンの歴史からとり除いてしまいたい。

1980年代は、再び楽しみになりますよ」



——今から20年近く前、60年代の幕あけとともにデザインされたホンダ・スポーツは、ホンダ初の4輪車、という本来的な使命を大きな成功で遂げたばかりか、60年代の数多い日本の名車陣の間にあっても、きら星のように輝く存在となった。当時のもとより、それから10年を経た今日でも、今尚数多くの若者たちに愛されつづけていることを考えあわせても、いかに、ホンダ・スポーツがその小さな体軀に似合わぬ、大きな存在であったか、

というものだ。

若き日のホンダの設計者たちが、情熱をこめて存分につくりあげた——或いは、その“若さ”と“情熱”とに共鳴しているのではないか。ホンダ・スポーツの設計に携わった方々のお話に、そのことを充分に確認して、同時に、ホンダ・スポーツを愛する人達の心情がより深くわかったような気がしたのであった。

まさに佳き時代の素晴らしいクルマたちであった。

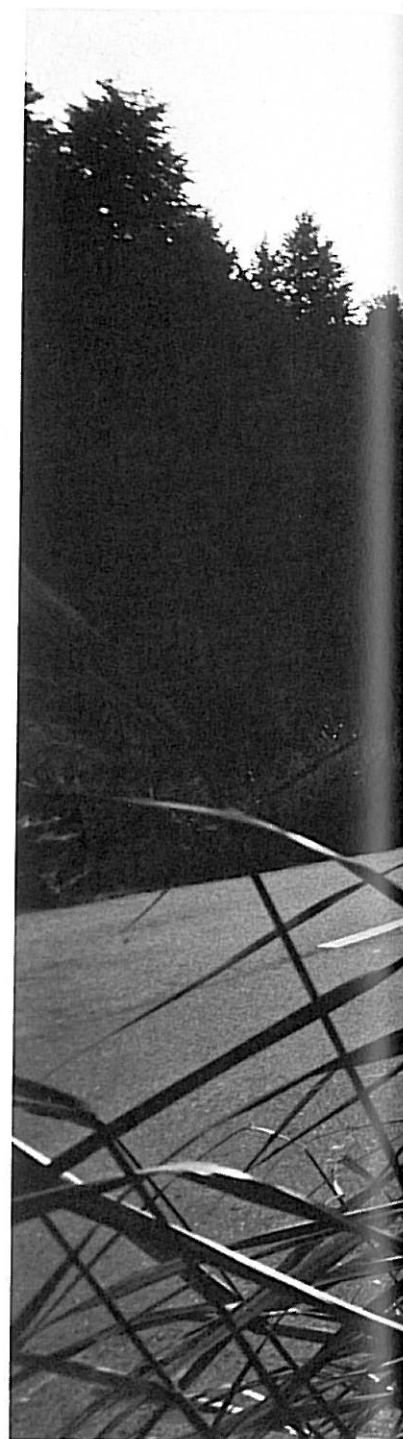
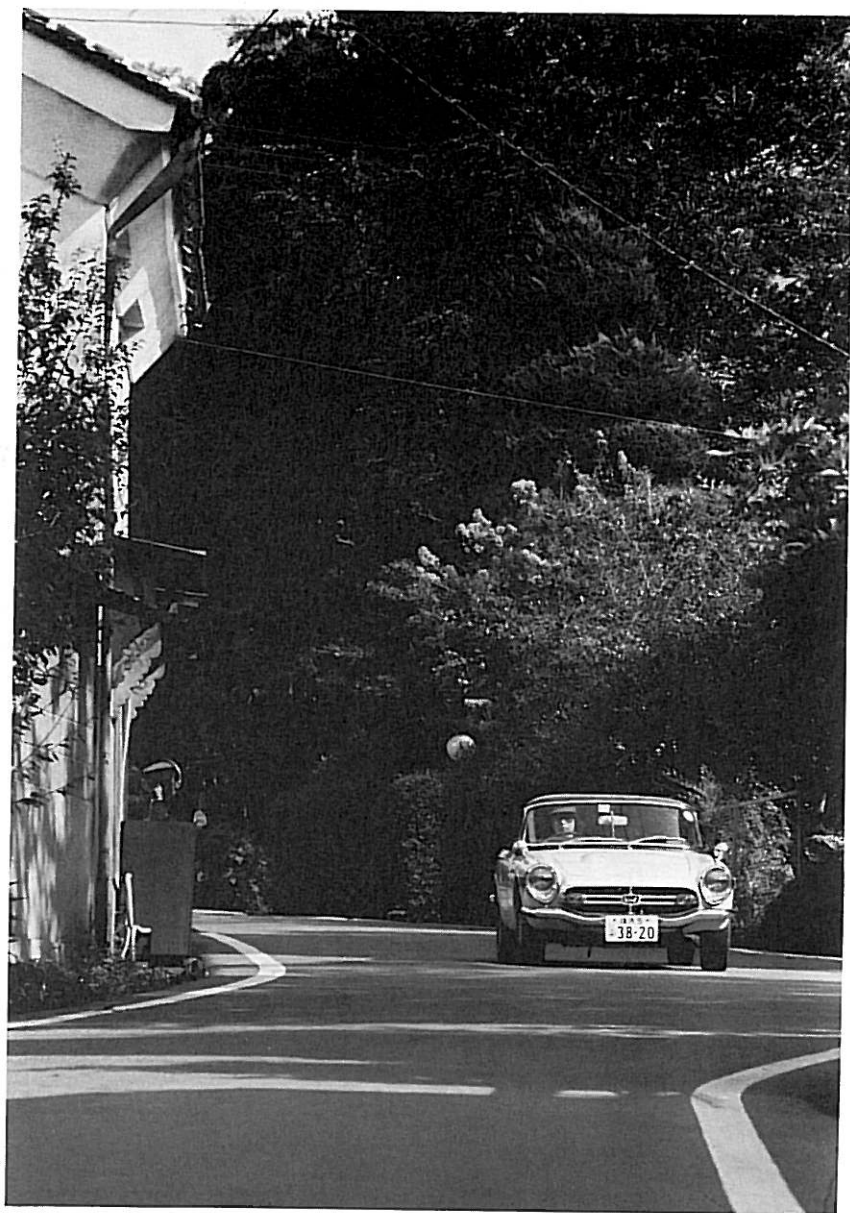
**SOME SCENES
WITH
HONDA SPORTS**











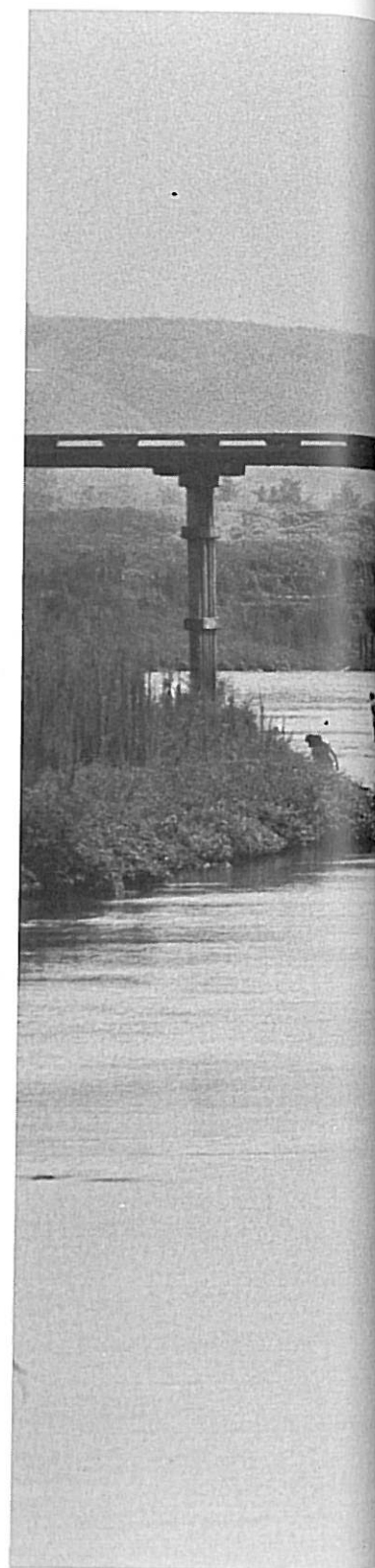
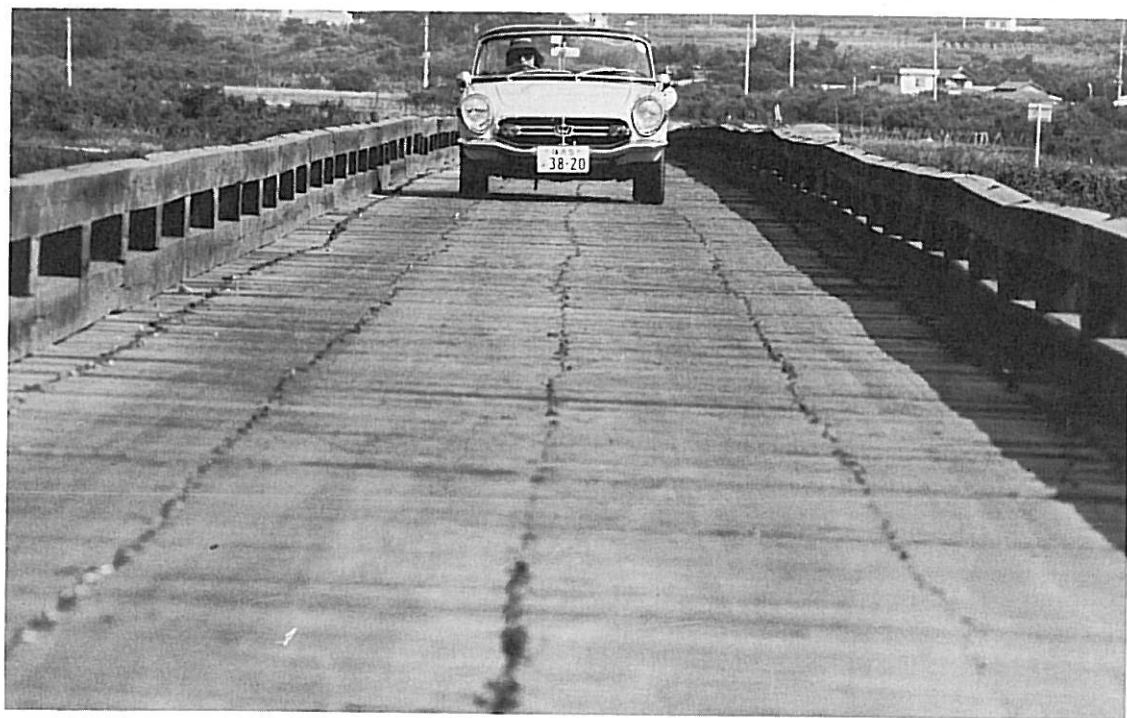
















RESTORATION OF S600

「検切れのS 600, 5万円で買いませんか」

耳よりな話が友人から持ち込まれたのは、いまから4年前の夏のことであった。レストア・ストーリーの多くが、こんなキッカケで始まるように、これからレポートするS 600レストア記も、このなにげない情報交換の一言から始まったのであった。

昭和38年の発売以来、好評を博したホンダ・スポーツは、現在でも、陸運事務所調べで2800台強の多くが存在している。その中には、新車当時からワン・オーナーで大切に乘られているクルマもある反面、転々と留まる所を知らず、朽ちはてる寸前にまで荒れはてたクルマも数多く見うけられる。そんなクルマたちのうちの幸運な何台かが、愛好家の手によってレストアされ、生き延びることになるのだが、一口にレストアと言っても、クルマの程度にもより、その方法は千差万別、手の入れ方も大きく異なってくる。日本で、本格的なレストアが盛んになったのはごく最近で、だ、レストアのセオリーといったものは存在しないが、我々のS 600レストア記が一つの事例として、参考になれば、また、我々のレストアしたクルマがどの程度、長もちするのか、今後も機会を見てレポートしてゆきたいと考えている。

我々のレストアとは、内外装をすべてやり直し、腐食部分を補修、あるいは交換する。また動力部分はすべてオーヴァ・ホールし、不具合の無いものとする。までをレストアと考えている。外装だけを美しく仕上げて

はるばる甲府から運ばれて来たS600。フェンダー下などに腐食がみられ、かなりひどい状態。



も、エンジンなどが不調な場合は、レストアとは言えない訳だ。

さて、我々のS 600に話をもどし、譲り受けた当時の状態を、詳しく説明してみよう。車検が切れてから、我々の手に入るまでの約半年間、芝浦のSFの屋上に放置されていたというS 600は、ホロナシ、純正ハード・トップ付き、40年式ホンダS 600、シャシー・ナンバーA S 285-1005667、エンジン・ナンバーA S 285 E-1005933、エンジンは普通に回るが、ミッションからひどいオイル漏れがあり、同時に異音が発生していて走行は不可能。デフ及びチェーン関係は、見た目には不具合はない様子であった。タイヤは、前2本がミシュランX A S 155 H R 13、リアの2本がヨコハマGTスペシャル155 S R 13で、共に3分山程度。ホイール・キャップは4枚とも無し。フロアのアンダー・コートは普通の状態で下回りには、大きな腐りは無いようであった。

上回りは、かなりひどい状態で、両フロント・フェンダー下のステッカーをはがすと、

大きな腐食による穴があり、この腐りを始めとして、各所にサビが浮いている状態。塗装もまったく光沢が失なわれ、ヒビ割れを起こし、所々はげている有様であった。内装では、ウッドのステアリング・ホイールが割れ、シートは左右が異なる形でボロボロであった。一言でいえば、正に5万円相応のクルマであるという状況であった。

さて、勇んで買ってはみたものの、甲府市の工場に持ち込み、エンジンを降ろしたままでも忙にかまけ、なんと3年間も雨ざらしの憂き目を見ることになってしまうのだが、その間、なにもしなかった訳ではなく、エンジン、ミッションなど駆動系をすべて降ろし、調べた結果、ミッション・ケースに亀裂が入っていることがわかり、ミッションそのものを交換することに決定。不具合なミッションを携えて、中古ミッションを捜し、ようやく3基目でエンジンと合うものを発見した。ホンダ・スポーツのように激しい設計変更を行なったクルマでは、パーツのナンバーにより、

まったく組み合わせが不可能な場合が多く、現物を見て、使用が可能かどうかのチェックを行なうのが最も手っとり早い方法だといえる。その後、パーツの互換性についてある程度の調査を試みたが、いずれにしても、今後、パーツの満足の供給はまず不可能であり、主要パーツについては、このような調査がますます大切なこととなろう。S 600 は捜し出したミッションを、各部をチェックしたエンジンを組みつけた後、本格的レストアを決定した本年1月まで、約3年間放置されることになったのだ。

さて、レストアを決定した我々は、ホンダ・スポーツのレストア専門工場として定評のある名古屋の名岐オートにクルマを運び入れた。本来のレストアをして、クルマを蘇らせることの他、S 600 のレストアを通じて、現在のホンダ・スポーツの現状や、パーツの状態、オーナーの考え方など、はば広く知識を得ることも目的の一つであった。

名岐オートでは、純正部品以外のパーツは使用せず、長い間ホンダ・スポーツの整備に携わって来た社長の近藤氏が徹底したレストアを行なってくれる。近藤氏のざっと見た所見では我々のS 600 は、右ドアからリア・フェンダーにかけて事故の跡があるほかは、これまで手がけたクルマのなかでは、悪い方ではないということであった。

名岐オートにレストア依頼されるホンダ・スポーツの共通する問題点は、フェンダー下部の腐り、キャブ調整の不良、デフからの異

外皮をすべてはずした状態のS 600。内壁は、外皮に比べ、腐食はすすんでいない。



フェンダーをはずしたフロント部分。S 600 の弱点といわれるフェンダー下部の袋状部分は内壁まで腐食が進んでいた。



同じくフェンダーをはずしたリア部分。



音など、特にホンダ・スポーツについての知識のない修理工場でまに合わせのパーツを使用した場合は、意外に手間がかかるようだ。

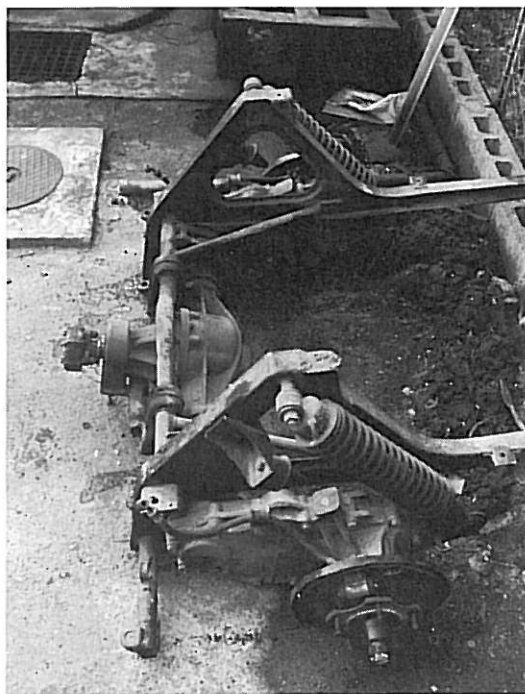
さて、これから、S 600 をモデルとして、レストアの状況を説明しよう。

●下回り

レストアは、まず下回りから着手した。ステアリング系では、ステアリング・シャフトのジョイントがはずれていたため、交換、アライメントを調整した。ステアリング・ギアは、14.7:1、15.1:1、17.4:1の3種類があるが、オリジナルの15.1:1のままとした。ブレーキ系では、マスター・シリンダーの交換、パイプ類などの疲労などが考えられる。我々のS 600 も、両者を交換し、ライニングの調整を行なった。サスペンションのセッティングは、チェーン・タイプは1種、リジッド・タイプは4種類があり、好みによってセッティングができる。我々の場合は、もちろんチェーン・タイプなので消耗部品の交換にとどめた。10台に1台は、すべてのパーツを交換しなければならないクルマもあるそうだ。

●エンジン・駆動系

ホンダ・スポーツの機構のうち、最も丈夫なのがエンジンだと言われるとおり、一般にエンジンの疲労はあまりひどくない。ニードル・ローラ・ベアリングの使用など、独得の機構のため、メタルが焼き付く心配もなく、オイル管理さえ守れば本体はまず大丈夫といえよう。



取りはずしたチェーン駆動系。

むしろ問題は本体よりもカーブレータで、調整不良により、本来の調子を取りもどしていないクルマがほとんどである。カーブレータいかんにより、ホンダ・スポーツの生きの良さが左右されるといってもよいほどで、とにかく、この調整だけはしっかりとしておきたい。

エンジンのチェックポイントは一般車と同じで、オイル消費量、コンプレッションなどで、オーバー・ホールすべきかどうか判断する。オイルは1000km/ℓ以上、またコンプレッションは9以下では要オーバー・ホールである。作業は、軽傷ならばテンショナー関係とリング類のみの交換ですむこともあるようだが、重傷になると、ピストンをオーバー・サイズに、またクランク・シャフトまで交換ということになる。

S 600 の場合、甲府の工場でのエンジン調整ののち、約3年ほど回さずに放置してあったのだが、プラグを抜いてCRCを入れ、1分あまりセル・モーターを回し、異音がないので、まず内部は大丈夫と判断、点火時期とカーブレータのオーバー・ホールだけで、本来の調子を蘇えらすことができた。さらに名峽オートではクランク・シャフトの軽量化(−5kg迄)やカム・シャフトの交換(2種類)により、軽度のチェーンを施し、立ち上がりの良さや、低速トルクの向上もはかっているが、オリジナルにもどすことが主眼である我々は、エンジンはそのままとした。

クラッチ関係では、一般にクラッチ・カヴァ、プレッシャー・プレートがクラッチを踏んだ状態で宙ぶらりんとなり、フライ・ホイールに当たって異音が発生する故障が多い。またスターター・クラッチの故障が多いのもホンダ・スポーツの特徴ともいえよう。プロペラ・シャフトは組み立てのときのボルトの向きの違いにより、異常な振動が出ることがあるが、それさえ、注意すれば、まったく問題はない。

S 600 の最も特異点ともいえるデフからチェーンへの駆動系は、エンジン同様、耐久性を十分に考慮して造られているため、故障は意外に少ない。最も注意すべきはデフのオイル・シールで、これが劣化すると、デフ・オイルがチェーン系に回り、オイルが減って、結果、デフ・ケースがわれたり、ギアが著しく摩耗することがあるので注意が必要である。

一般的に、特異な機構にもかかわらず、耐

久性が充分にあるため、駆動系については長期間の使用に耐えるものといえる。むしろ、これから述べるボディなどの方が寿命は短い。

● ボディ

レストア作業の中で、最も興味深く、また力を入れる箇所がボディの修復である。ボディ仕上げの良し悪しは、レストア後のクルマの耐久性にも影響が大きく、慎重な作業が必要とされる。具体的には、腐食部分の処理を完全にし、溶接部分なども腐食のでないように仕上げるのが重要である。このためには、下塗りから、仕上げのペイントまで丁寧に作業を進めることはいうまでもない。

まず第一に腐食部分の処理から説明しよう。部品交換の不可能な腐食部分は、きれいに塗装をはがし、実際の腐食部より一まわり大きなサイズに切り取り、新しい鉄板を溶接する。

フロアなども同様で、状態が悪く、フレームそのものまで腐っている場合でも、この方法である程度修正が可能だ。事故などで、フレームが曲がっている場合は、さらにひっぱり修正を加えなければならないが、この作業は、かなりの困難を伴う。いずれにしても注意すべきは強度を受け持っている部位が腐っている場合で、補強材を追加するなどの工夫をしなければならない。

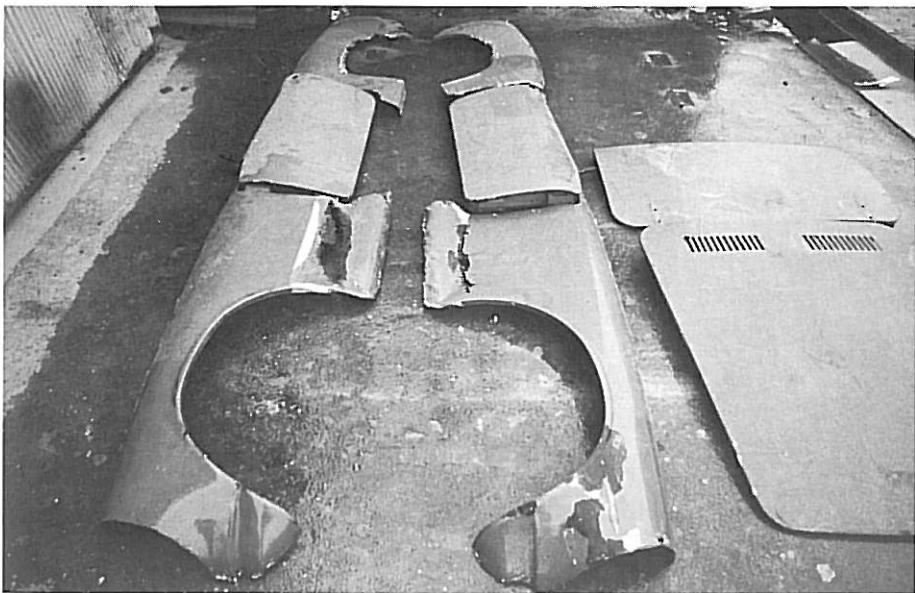
ボディでは、別図のように必ずといってよいほど腐っている箇所があり、その部分を重点的にチェックする必要がある。左右フェンダーの下部は、前輪のはねた泥がたまるところで、袋状になっているためはけが悪く、まず間違いなく腐っている。我々のS 600の場合も、上に貼ってあったステッカーを剥がすと、腐り落ちて大きな穴があいている有様で

あった。フロント部に事故歴のあるクルマの場合、フェンダーの溶接跡から錆が発生することがあり、またボンネット部のモール取り付けの際のヒッカキキズからも同様に錆が出る可能性がある。後部ではリア・フェンダー下部、リア・スカート下部がやはり、後輪のハネ上げた泥などで腐食される。フロアに厚いマットを敷きつめ、あまり清掃をしていないクルマでは、雨漏りの水をマットが吸い込み、フロア全体が腐ってしまう場合もあるようだ。我々のS 600の場合、結局、前後の4枚のフェンダー、及びドア2枚（外板のほとんどすべて）を交換することとなった。こうして外板をすべてはずし、内壁部分のチェックをする。この場合も、ほぼ外板と同様腐食部分を直すことと、アンダー・コートのやり直しが中心となる。内壁はパーツ交換ができないので、切りとって鉄板を溶接し、はり換えを行なった。前述のように、右ドア後部からリア・フェンダーにかけて事故の跡があり、その溶接部分が完全に腐っていたため、この部分もまたやり直した。

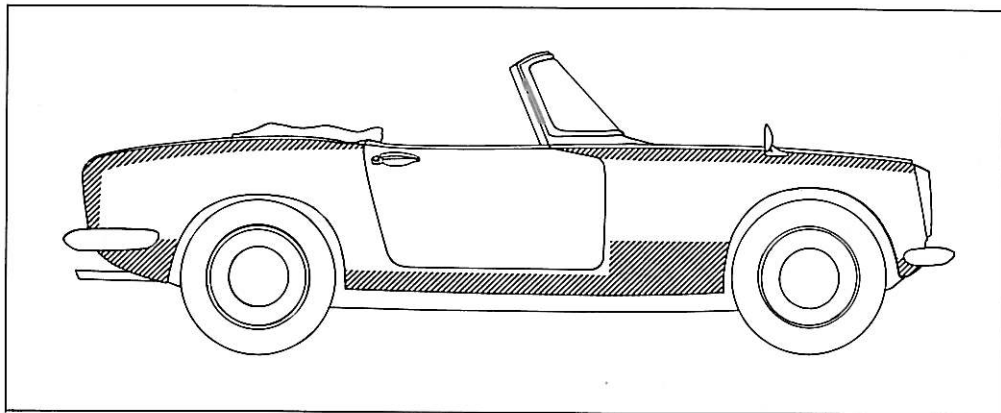
こうして内壁まで、腐食部分を修復したのち、アンダー・コートから、下地処理、仕上げ塗装を行なう訳だが、その順序は以下のようになる。

①もとの塗装を完全に剥す。剥離剤はスケルトンを使う。剥離剤を塗ってから3～4時間で剥すことができる。この段階ではあらゆる部品をはずしてある。

②塗装が剥れたら、水洗いをし、さらに、



交換したフェンダー、ドア類。腐食の状態が良くわかる。



斜線部が最もサビの出やすい箇所。

60～100番の耐水ペーパー、又はサンダーで磨き、地を出す。

③パテで鈑金部分を平滑にする。パテはポリ・パテを使う、耐水ペーパーをかけて、仕上げをする。

④パテ仕上げの上にサフェサーを吹き付ける。ウレタン系の2液性のものを使用する。このサフェサーは、乾燥に丸一日かかるが、収縮が少ない利点がある。

⑤再びラッカー・パテを吹き、400～600番の耐水ペーパーで磨く。この段階でクルマの線をほぼ決定する。

⑥ナフサを吹き、油気など、よごれをとる。

⑦いよいよペイントに入る。荒ら吹きを1回、下塗りを2回、仕上げを1回吹き、1200番のコンパウンドで磨き、完成。

ボディは、以上のような手順でほぼ完全なものとして仕上がる。

我々のS 600のオリジナルの塗色はクライド・ホワイト（購入したときはオレンジに近いレッド）であったので、できる限り、元の色に近いホワイトに調合し、吹きつけることとした。ハード・トップも同色としたが、リア・ウィンドウ・ガラスが割れていたため、純

正品を現物合わせて取りつけた。

●内装、その他

インストルメント・パネル関係で、メーター類は現在、まったくパーツが無く、すべて現品を修理して使うことになるが、幸いS 600では故障メーターはなく、そのまま使用できた。

割れていたウッド・ステアリングは、すでにパーツが無いので応急修理をしたが、S 800後期型の合成樹脂+ダイカストのものと換え

る予定である。シートは、前述のようにボロボロの状態であったので、近藤氏の好意により、S 600クーペ用のものを譲り受け、取りつけることとした。これは本来ならば張りかえることとなるはずだ。

内張りは、パーツの在庫があり交換できた。シート後方のプラスチックの棚など、細かい部品も、グラス・ファイバーに材質は変ったが、在庫はあるようだ。

ワイパー・ブレード、バンパー、グリル、ヘッド・ライト・トリムなどメッキ製品については、劣化している物は再メッキ、または取り換えを行ない、良好なパーツは磨き出して、光沢を蘇らすよう努力した。

名岐オートで、4ヵ月あまり、初期のレストア予定を終えたS 600は、入場した時のみすばらしさがとても想像できないほどの、鮮



リア・フェンダー前部の事故跡。溶接部分の腐食がはげしく、すでに穴があいてしまっている。



下地処理のため、サビ止めを吹きつける。



ほぼ下地処理のおわったボディ。



同じくフロント部分。この時点では、ボンネットにS 800のものをつけている。

やかな姿に変身した。残された仕事は、東京に持ち帰り、タイヤをピレリ P3 145 S R13 に変え、ステアリング・ホイールを交換、ホイール・キャップを装着することだけとなった。

さて、これで一応のレストアを終えた訳だが、我々のみならず、すべてのホンダ・スポーツのオーナーが、これから健康な状態でクルマを維持するために、最も気になる事はパーツの状況である。

昭和45年、最終型の S 800 M が工場のラインを離れてから、すでに 8 年。最も古い S500 に至っては、優に 15 年もの年月が流れている。このようなタイプのスポーツ・カーにしては生産台数が多く、パーツも、他メーカーの同車種に比べれば、はるかに多数が残っているとはいえ、年々の減少は避けられない事実である。メーカーでは、他の生産車と同様、パーツ・センターで部品の管理を行っており、在庫の補充にできるかぎりの手をつくしている様子だが、10 年以上もの間、一台の生産車のあらゆるパーツを完全にストックしておくことは困難で、すでに原型が無いものについては現在ある在庫が品切の場合、再生産は不可能となってしまっているのが現状だ。

我々がレストアに掛ったときも、予想に反し、意外なほどのパーツが届き、驚いたものである。一部完全に欠品しているパーツの例としてはフェンダー・ミラー、ハード・トップ、メーター類（すべて）などがあげられる。フェンダー類など、大物パーツは、ミラーの



仕上げ塗りが終り、
ほぼ完成に近づいた
S 600。入場した状
態からは想像もつか
ない。



完成し、車検をとる
ばかりとなったS600。

穴などの他はどの形も同形で、充分流用できる。そのほか、生産量が多かったせいもあって、中古パーツも多く、それらを再生して使用することも可能だ。現在の状況では他種に比べ、総じてホンダ・スポーツのオーナーは、パーツに関して、はるかに恵まれているといえよう。また名岐オートの近藤氏をはじめとするホンダ・スポーツ・スペシャリストたちに部品の在庫を相談してみることも意義あることであろう。彼らは十分な経験と知識とをもちあわせているのだから。

ここでは、個々のパーツについては、時節により在庫の有無も変化するので、あえて述べないが、今後は減少する傾向にあることは間違いなく、パーツ相互の互換性の研究や、オーナー同志のストック・パーツのやりくりなどの工夫と、そしてなによりも愛車を大切に、慈くしんでゆくことが第一であろう。



HONDA TWIN CAM **A LA CARTE**

2 台のツイン・カム・トラック

T 360 / T 500

殆どどの組曲にプロローグがあるように、60年代に、一世を風靡した、ホンダ“S”シリーズにもプロローグともいふべきクルマがあった事を御存知だろうか。組曲の導入部であり、だからこそ、その曲全体を印象づけ、さらに、それからの成行を暗示するのが、プロローグという、重要なパートである。“S”シリーズにおいて、このパートを受け持ったのが、“T”シリーズという軽4輪トラックであった。そして、その異端児的な性格を持つトラックに、我々は魅せられ、組曲におけるプロローグと同様な重要さを予感しつつ、その追跡を始めたのであった。

ホンダは、1959年以来、積極的にモーター・スポーツに参加し、1962年には、125・250cc軽量級の完全制覇を成し遂げたのである。そして、その年にホンダは初めての4輪車を発表した。そのエンジンは、日本で最初のオーヴァーヘッド・カム・シャフト、しかも吸気と排気に1本ずつのダブルであった。カーブレータは、京浜製CVの4連装が付いており、エグゾストは、いわゆるタコ足マニフォールドであった……と書いてくると、如何にもスポーツ・タイプの車が登場して来そうだが、実は、これがT360なのである。確かに、これと同時に同じエンジンを載せたスポーツ、S360を発表し、これが“S”シリーズの原型となるのだが、最初に市販された4輪、しかも、この高性能エンジンを載せる対象としてホンダが選んだのは、実に軽4輪トラックだったのである。



探し回ったすえに、最初に出会った「T」は、瓦礫の下に居た。現役時代の元気な姿を思い浮かべつつ、ボンネットを開けてみると……

このパワー・ユニットは、スペックから想像できるように非常にパワー・フルで、高回転型のエンジンである。排気量は、正確には、内径49mm、行程47mmの356ccで圧縮比9.0となっている。前述の2本のカム・シャフトはチェーンで駆動され、ピストン型タペットを介し吸排気バルブを作動している。ヘッドは、もちろん半球型で吸排気バルブは各シリンダーに各々1個である。発表当時、4連装だった京浜製カーブレータは、後に三国製ツイン・チョーク・ソレックスの2連装に改められるが、それでも30PS/8500 r.p.m というもので、最大トルクも2.7kg-mが6000 r.p.m と

いう高回転域で得られる。これは550kgのボディには十分過ぎる程のパワーで、このトラックを100km/h迄引張る。因に、S360のパワー・ユニットはT360と同じながら33PS以上/9000 r.p.m と更にチューンしてあり、510kgのボディを120km/h迄引張る事が出来る。

何はともあれ、このエンスーシアスティック(?)なトラックは、実際、種々様々な反響をもって人々に迎えられた。

ところで、何故、ホンダが、これだけの高性能ユニットを載せる対象として小型軽量スポーツの他に、軽4輪トラックを選んだのか(しかもトラックの方を先に生産し始める)と

いう疑問を抱いた人は、少なくないと思う。

しかし、ホンダとしては、4輪の世界に入るにあたって、十分に考え抜いた末に到達した結論であるに違いなかった。

御存知の様に、当時の日本の自動車業界は既に、優れた技術力を持ったメーカーが、君臨し、新参メーカーの立入るすき等無いように見えた。そこで、ホンダは従来のメーカーには無いもの、或いは弱点とも云うべきところに目を付けたわけである。軽4輪という日本独特の分野は、メーカーが、市場の草を刈り取ってしまう迄には、まだまだ時間がかかりそうな状態であり、そして、そのトラック



……なんと、T500 だった。FRP製のボンネットだけが、何故か変色していた。

Tシリーズには、T360の他に後年T500が追加された。型式は、T360が、AK250、T500が、AK280といい、T360は、昭和38年8月から昭和42年8月までに108,920台が生産され、またT500は、昭和39年9月から昭和42年11月までに10,226台が生産された。

これだけ生産されたTシリーズには、幾つかのバリエーションがあった。

高床式の荷台で、3方の枠が全部開くもの。そして荷台に補助シートを付け、荷物を積まない時は、人間を積めるようにしたもの。(それにしても、荷物を載せるべきところに乗せられた人の乗りごころは同情して余りある)そして最後の1種は、接地長さ0.72m、接地幅0.21mのゴム・キャタピラ(!)を付けたものである。T360のパワーからすれば、荒野・雪原等で十分に活躍したであろう事が想像できる。

さて、ホンダにとって、ひとつの大きなエポックとなったT360を我々としては、何としても実車を、しかも現役で活躍しているものをこの目で確かめたかった。

しかし、日本初のDOHCエンジンを載せていようが、タコ足エグゾストであろうが、T360は、あくまで軽トラックであり、それ以上も、それ以下も、オーナーは望まなかったのであろう。発売以来15年を経た今日、現役として残っているものが非常に少ないのは、当然の事といえる。

我々も情報を入手すべく八方手を尽くしたのだが、なかなか朗報は入らなかった。なか

には、淡路島で農作物の収穫等に使われ、ナンバー無しで、元気に走り回っているという話もあり、何でも、畑の畔への登りは、パワー・フルなTでなければ務まらなかったという様な話もあったのだが、確認がとれず、半ば諦めていた。

ところが、ある日、甲府在住の方から連絡が入り、T360が売りに出ているとの事。我々は「押っ取り刀」で甲府へととんだわけである。

「Tだったら他にも一台ありますよ、確か家具屋さんで配達なんかに使っていたそうですけど」

とのその方の言葉に、今迄苦労して情報を捜し回っていたのが嘘のように思えてきた。

埃まみれになった、531cc.のエンジン。



部門はといえば、最も経験のあるメーカーでも、8年目に入ったところであった。

それと同時に、トラックというボックス型ボディは、生産工程が単純であり、生産設備も少なくて済み、比較的容易に生産に移れるというメリットもあった。

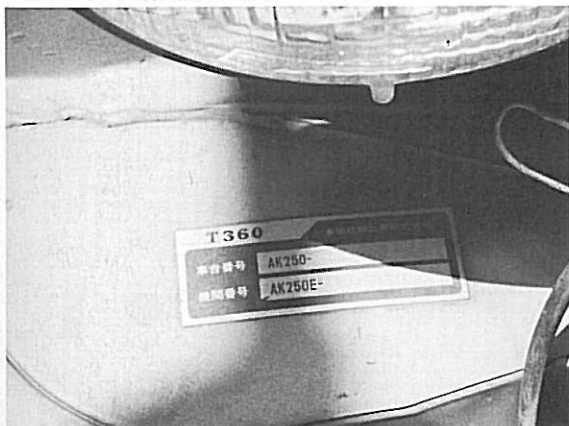
また、それまでのホンダの2輪での経験からすれば、高回転型のスポーツ・ライクなエンジンの開発は御手の物であったに違いない。そして、本格的な小型軽量スポーツは、まだ日本に存在していなかった。

企業として生きていかねばならないホンダとしては、それらの分野を選んで、T及びSの360とS500を発表し、先ずT360を市販して、その技術の真価を世に問う事にしたのは、当然の事と云わねばなるまい。

ステップ・ヴァンにも通ずるスタイリング。

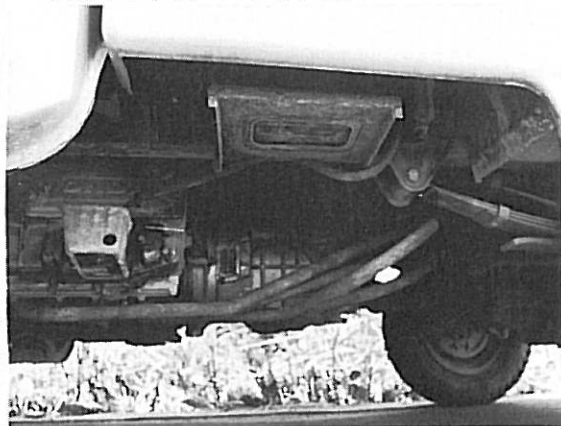
我々は、先に、その家具店の方へ行く事にした。目的の家具店の倉庫に着いた事は着いたのだが、声を掛けてもどなたもみえないしTも見あたらない。失礼とは思いつつあちこちを探すこと約10分。古い机やタンスを積み重ねてある山の下の方にライト・ブルーのボディが、ちらりと覗いているではないか。長い間捜していた宝でも見付けた様な騒ぎで、敵に接近していった。蜘蛛の巣がはり、塗装も殆どはげかかって居り、タイヤの空気も抜けてしまっている状態であった。まずは、FRP製の“H”の文字も誇らし気なボンネットを開けてみる。型式プレートを見る。“AK 280”……ということは……T500 (!)。当然T360だと思っていたこの青い車は、T360の1割弱しか生産されなかったT500であったのだ。シートを外しエンジンを観察する。ソレックスのカーブレタが先ず目に付く。T500もソレックス・ツインなんだ、と変に感心してみたりする。今度は、下の方を覗き

このクルマは、間違いなく“T360”。



込む。何と径の細い、かわいい排気管が、くねくねと一人前にレーシング・マシンの様うねっているのだ。これを見る事ができただけでも来たかいがあったというものだ。そして、これまた30cmも無いような、かわいいシ

これが、トラックの下まわりとは!



ャフトが、エンジンとデフの間に納まっている。

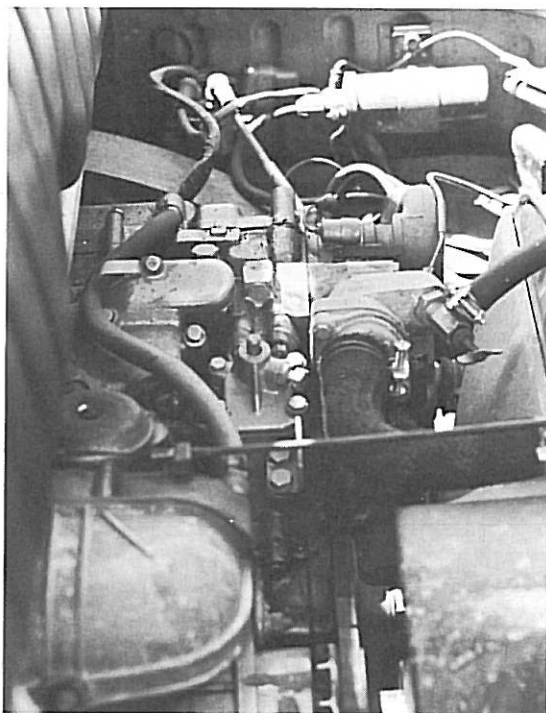
こうやって仔細に観察していると、エンジンを掛けて走ってみたいという気持ちが出てくるが、それは、これから見に行くT360迄お預けということで、ここを去る事にする。

さて、話の発端であるT360は、全くこのままで、すぐにでも商用車として使える位の状態であった。我々は、かなりの期待を持って今回の訪問をしたわけだが、こんなにあっけなく最良の状態のT360に会えるとは思わなかった。このT360は、某会社の駐車場に置いてあった。

実際に走り出してみる事にする。座席につくと、丸みのあるダッシュにメーター一部がとび出ているだけで、全くアッサリしている事



しっかりした幌の中には、350kg迄の貨物が積める。



今も、快調に回る、ツイン・カム・エンジン。

に気が付く。現在の自動車は商業車でさえ色々付いてくると比べると全く対照的である。

そういえば、つい最近までホンダが生産していたステップ・ヴァンには、このTから受け継がれているとも云うべき簡素さが、残っていたように思われる。

キャビンは割合広く、後以外の視界は良い。エンジンは、一発で掛り、スムーズにアイドリングを始める。ブリッピングすると、N360に良く似たサウンドを発しながら軽くフケ上がる。ギアは、前進4段で、シフト・レヴァはコラムに付いており、何故か一般車と違い、右側に生えている。かなりのコツを要する。ローのみノン・シンクロのギアを入れて出ようとする。見事にエンスト。クラッチ操作も、ちょっとした要領があるのである。パ

ワーがあるとは言え、やはり軽4輪トラックで、かなりロー・ギアードである。発進は、普段は2速で行なえる。各ギアで引張ってみると、年月は経ているとはいえ、高回転域の伸びは、やはりただの軽トラックではない事を物語っている。

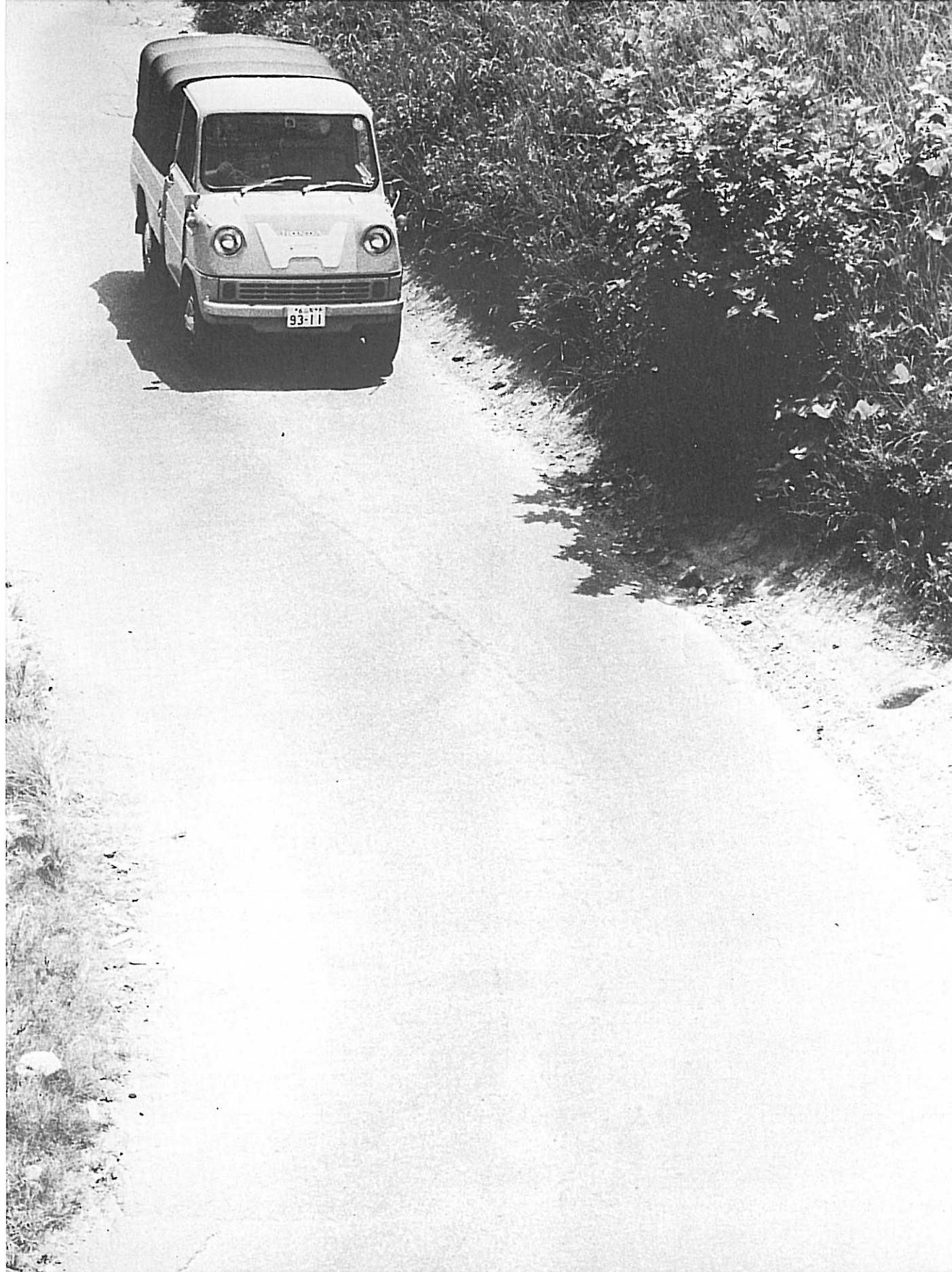
静かな場所で、暫くの間眺めてみる。すると、特に真横から見るTは、キャビンからノーズにかけてのラインに、ステップ・ヴァンとの共通性が見出され、ステップ・ヴァンが前輪駆動で、このTがミッドシップ後輪駆動という事を考えると軽商業車に対する両車のアプローチの差が分り興味深い。

ステップ・ヴァンは低速トルク型の扱い易いエンジンであることも手伝って、非常に乗り易くなっている。しかも、ボディ形状から

くるマルチ・ユース的な要素もあり、商業車としてはもちろん、多方面で人気がある。それでも尚、このステップ・ヴァンの原型ともいべき、Tの存在を知っている一部のエンジン・ジャスト達には、このパワー・フルな、ジャジャ馬トラックの方に魅力を感じるという人が多いだろう。

シフトのコツも分り、エンジンが良く回る事に十分納得がいったところで、このT360を戻しに行くことにした。

スポーツの影に隠れて、ともすると忘れそうになる、もうひとつのDOHC、こと“T”シリーズ・トラックに、ホンダが4輪にかけける意地を垣間見たような気がする。時代の最先端を行くエンジンをトラックに載せてしまう、このホンダらしさに、我々は興味をそそられ、捜しまわったのだ。この結果、1台の朽ちたT500、そして現役のT360を見つけるに至り、心を動かされさえした。だが、オーナー達にとっては、ただの軽トラックでしかなく、知らず知らずのうちに葬り去られていったものが多いのであろう。しかし、いくらかの人々（我々も含めて）にとっては、ホンダの一徹さを知らされる、ひとつのシンボルのようなものに思える。今迄もそうであったように、これからも、この一徹さをホンダは忘れないでほしい。そして、この事を我々に負けない程強く要望している人々が、たくさん居る事をホンダは、絶対に忘れないで欲しい……と願いつつ、Tの住む甲府市をあとにしたのだった。



15年を経た今日も、元気に
走る「T」の姿は、様々な
感慨を呼び起こしてくれた。

パトロールはオープンで

—— S 800 パト・カー発見 ——

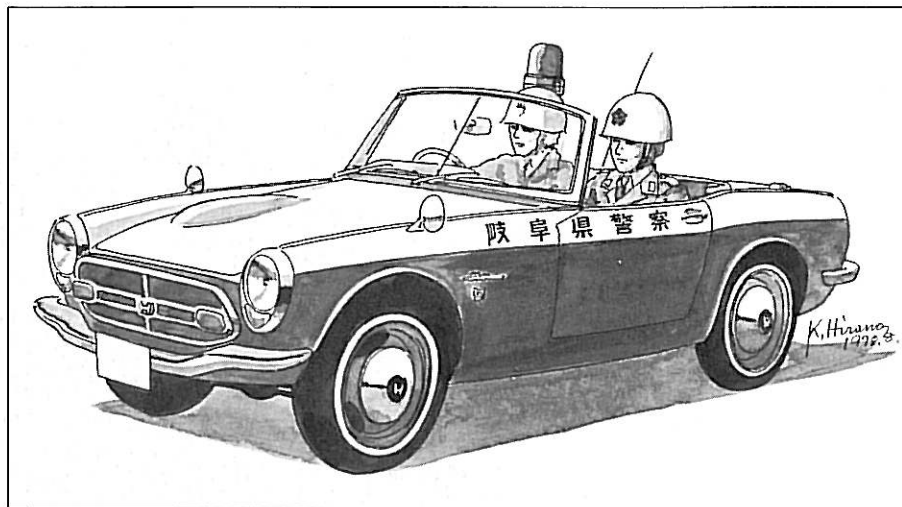
前巻「フェアレディ・II」取材の折、我々はパト・カーとしてスポーツ・カーが、しかも、最も硬派の部類であるフェアレディZ・432が警視庁高速隊で使われていることをレポートした。しかし、よもや、オープン!!のホンダ・スポーツがパトロール・カーとして使われていたとは、想像だにし得ない驚きであった。

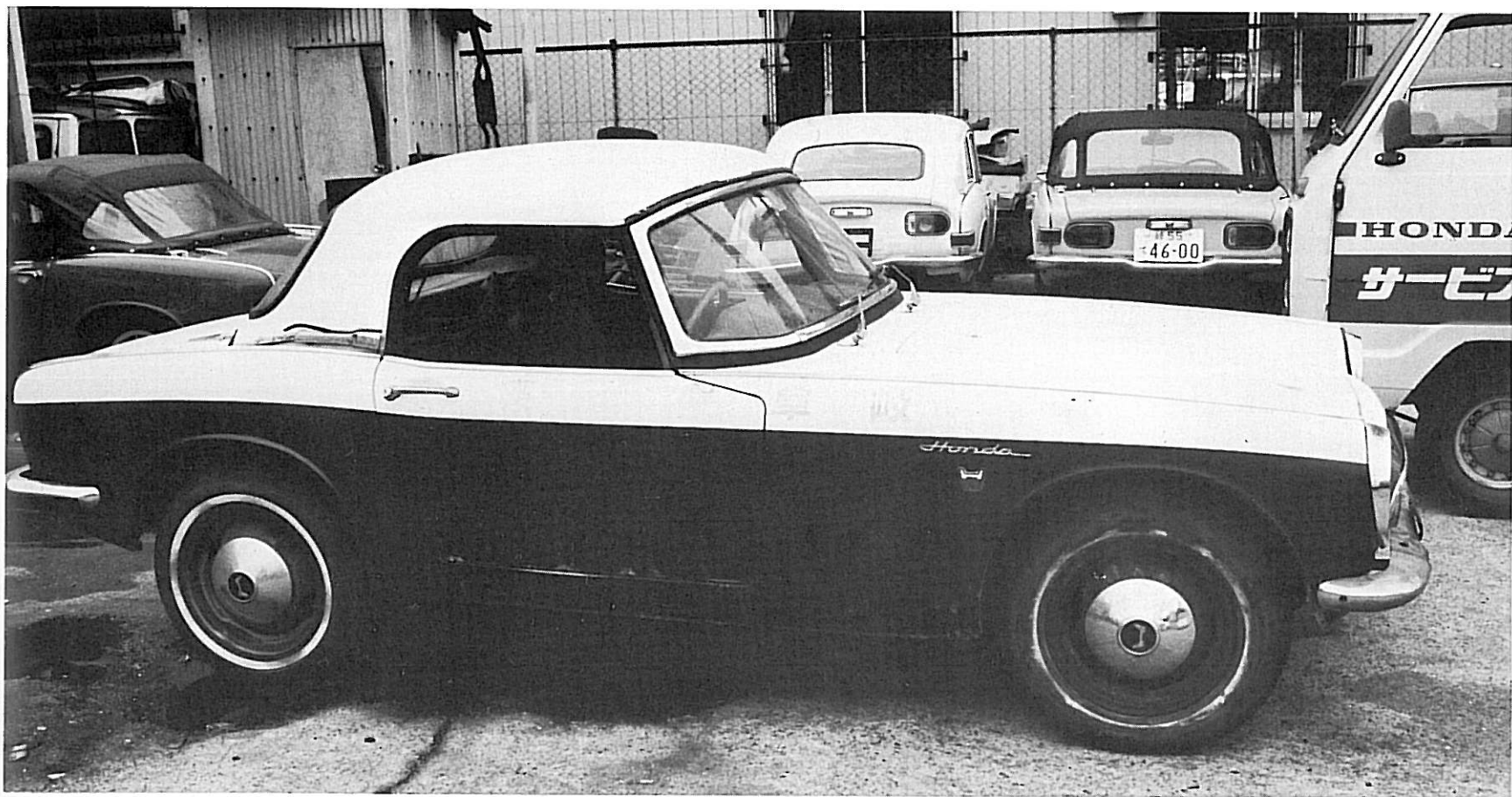
「名岐オートに、S 800のパト・カーがありますよ。」

S 600のレストアを取材していた名古屋支局員Aの興奮した声が、受話器に伝わって来たのは、5月のある日のことだった。

さっそく名岐オートを訪ねた我々は、工場の片隅に放置された、白と黒のツートーン・カラーのS 800を確認した。そのS 800は1966年式、塗装はヒビ割れ、かなり長い間自走した気配はなかったが、サイドにかすかに残る岐阜県警察の文字が、紛れもない“事実”を物語っていた。すぐさま調査を開始した我々は、本田技研広報部、岐阜県警、名岐オートの近藤氏の話などを総合し、おぼろ気ながら、その正体をつかむことができたのだ。

昭和41年春、当時、精巧なライト・ウェイト・スポーツ・カーとしてマニアの大きな支持を得ていたS 800に白羽の矢をたて、採用を決定したのは、岐阜、愛知、静岡の3県警であったようだ。このうち、静岡県警については、ついに詳細が不明であったが、愛知県警にクーペが1台、岐阜県警には、オープン・タイプが1台が配置されたという。このう





ちのオープンが、まさに現存するクルマだった訳だ。誕生のいきさつは、当時あちこちの警察に生まれたポルシェ 912、シルビアなどのパト・カーと同様、ライオンズ・クラブ、交通安全協会などの団体のうち、いずれかの寄贈によったという。

ともかく、こうして、日本に唯一であり、今後もおそらくあり得ないであろうオープン・タイプのパトロール・カーが誕生したのだ。

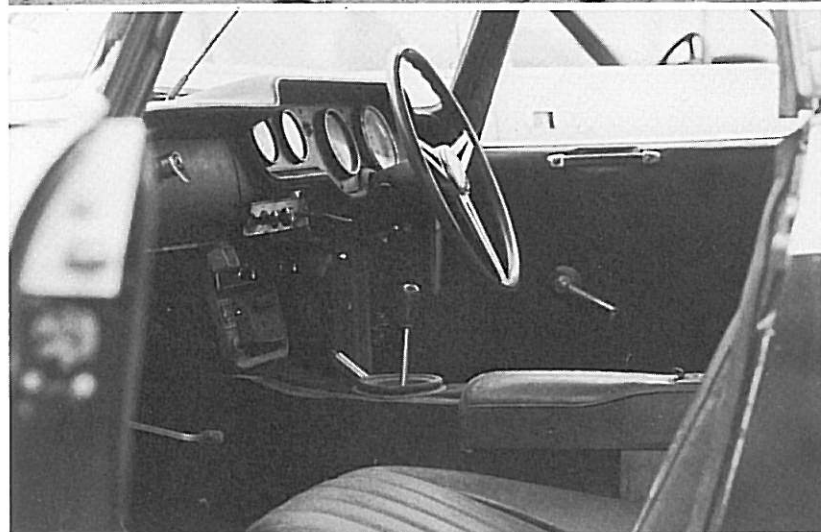
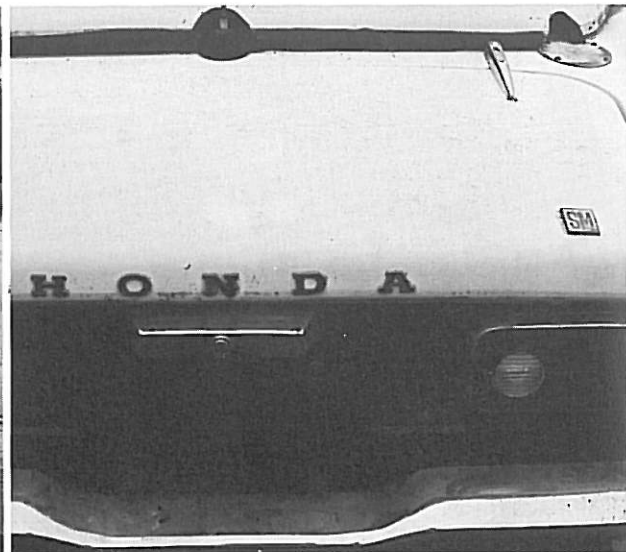
装備は、当時のパトロール・カーとほぼ同様であったが、何ヵ所か、S 800ゆえの工夫が施こされていた。まず赤色灯は、ハード・トップとトランク・リッドの間に太いパイプ

を40cmあまり立て、その上に取りつけられていた。ハード・トップ後ろのセンター部分には、アンテナが取り付けられダッシュ・ボード左下に、それらの機器を操作するスイッチを設けている。サイレンはバッテリーの位置に取り付け、バッテリーは後部トランクに変更されている。あとは、塗装以外ほとんどオリジナルのままであったようだ。

配属先は、正式には岐阜県警察本部交通補導課白バイ隊で、岐阜県下の国道19・41号線で取り締まりに活躍したという。

「変わったクルマだったので良く憶えています。排気量が小さくて、良くまわるエンジ





斜め後ろから見たバトロール S800。エンブレム類から、ホイール・キャップ、ホワイト・リボン・タイヤに至るまで、ほとんどオリジナルであることが解る。

トランク・リッドには、SMのエンブレムが付いている。ハード・トップとリッドの境目中央にアンテナ、右に赤色灯取り付けパイプの跡がみられる。トランクはかなり荒れている。

ダッシュ・ボード。ほぼオリジナルだが、左下に、赤色灯操作のスイッチが見える。その上はマイク支持器具が取り付けられている。メーターは6万km強を指している。

かすかに残る岐阜県警察の文字。ドア、モールなど、かなり腐食がみられる。

ドア下部、リア・フェンダなどにもほとんど腐食が発生している。ホイール・キャップもオリジナルのまま。



ヘッド・ランプは取りはずされて
無い。フロント・グリルのメッキ
はかなり痛んでいる。

ンだったのですが、操縦に高度のテクニックを要するため、パト・カーとしては一般的ではありませんでしたね。ハード・トップが付いていましたが、晴れた日はそれをはずし、オープンにして取り締まりましたが、なかなか快適でしたよ。しかし、2人乗りであることと、維持費もかさむため、予算の都合もあり比較的早く廃車になったと記憶しています」

当時、白バイ隊で実際にS 800で勤務についていた加藤氏の話ははずむ。

「あの小さなクルマで取り締まるのだから、今、考えるとずいぶん無理をしていたんでしょね。廃車になる頃はずいぶん故障も出ましたよ。しかし、当時はのんびりして

いたものですね」

加藤氏の語ったとおり、41年に配属となったS 800は、わずか4年後の45年にはすでに廃車となってしまった。パト・カーとしては異例の短命であったのだ。その後は、近くのホンダ・ディーラーにひきとられ、今年まで8年間もの間、雨ざらしのまま放置されていたものを近藤氏が発見した、という次第であった。

今でこそ、フェアレディZをはじめ、スポーツ・カーのパト・カーは珍らしくないが、この当時、オープン・スポーツで取り締まっていたとは、想像するだけでも楽しくなってしまうほどで、おそらく、アウトバーンのボルシェを除いては世界に例をみないのではない

だろうか。

わずか4年の使用で走行距離61021.5km、スポーツ・カーとはいえ、わずか800ccでは、やはり的確な選択ではなかったようだ。だが、現在の我々の眼でみれば、考えられないような事が現実にあった、ということに、時の流れを、時代の変遷を感じずにはいられない。

さて、同じホンダのツイン・カム・エンジンを搭載したクルマでも、ヴァン・タイプのL 700, L 800は、S 800とは大違い、全国警察で大量に購入され、事故処理車などで活躍、なかにはつい最近まで使われていたものもあるほどで、重宝されていたのは、皮肉なことではある。

輸出用モデル

ホンダ・スポーツは、国内のみならず、広く海外でもミニチュア・スポーツ・カーとして人気を博したことは想像に難くない。事実全生産台数25,853台のうち、約半数近くが海を渡っている。これだけの台数を輸出したのは、当時フェアレディぐらいのもので、驚異的な数字とさえいえよう。

輸出向けモデルは、S 600 から S 800 へと、ほぼ、国内向けと同じようなモデル・チェンジを経ている。左ハンドルであることは言うまでもないが、(イギリス向けは右ハンドル)

他に、外観上では、バック・ミラーがドア・ミラーとなり、ドライバー側のみ設けられている(S 600 では、まったくミラーはついていない)。輸出モデルは、大きく分けて、イギリス・フランス・ドイツ・アメリカ仕様の4種類になるが、国内向けとの相異はバッテリーなど電装関係の容量の増大、ホイールの強化のほか数箇所にとどまる。また輸出向けの中の分類も、スピード・メーター表示、水温計表示などの組み合わせと、ランプ類の変化にすぎず、機械部分の変更はない。排出ガス

規制などを考慮する必要のなかった時代の輸出仕様は、この程度の差しかなかった訳だ。

S 800 シリーズからは、国内用に先がけ、ラジアル・タイヤ、(ダンロップ S P 3, 145 / S R 13), サイド・リフレクターが標準装備された。

さて、輸出されたホンダ・スポーツは、M G・ミジェットよりもさらに小さく、しかも精巧な造りで、文字どおりのミニチュア・スポーツ・カーとしてはもちろん、良質なオモチャを所有するような感覚でもあったようだ。

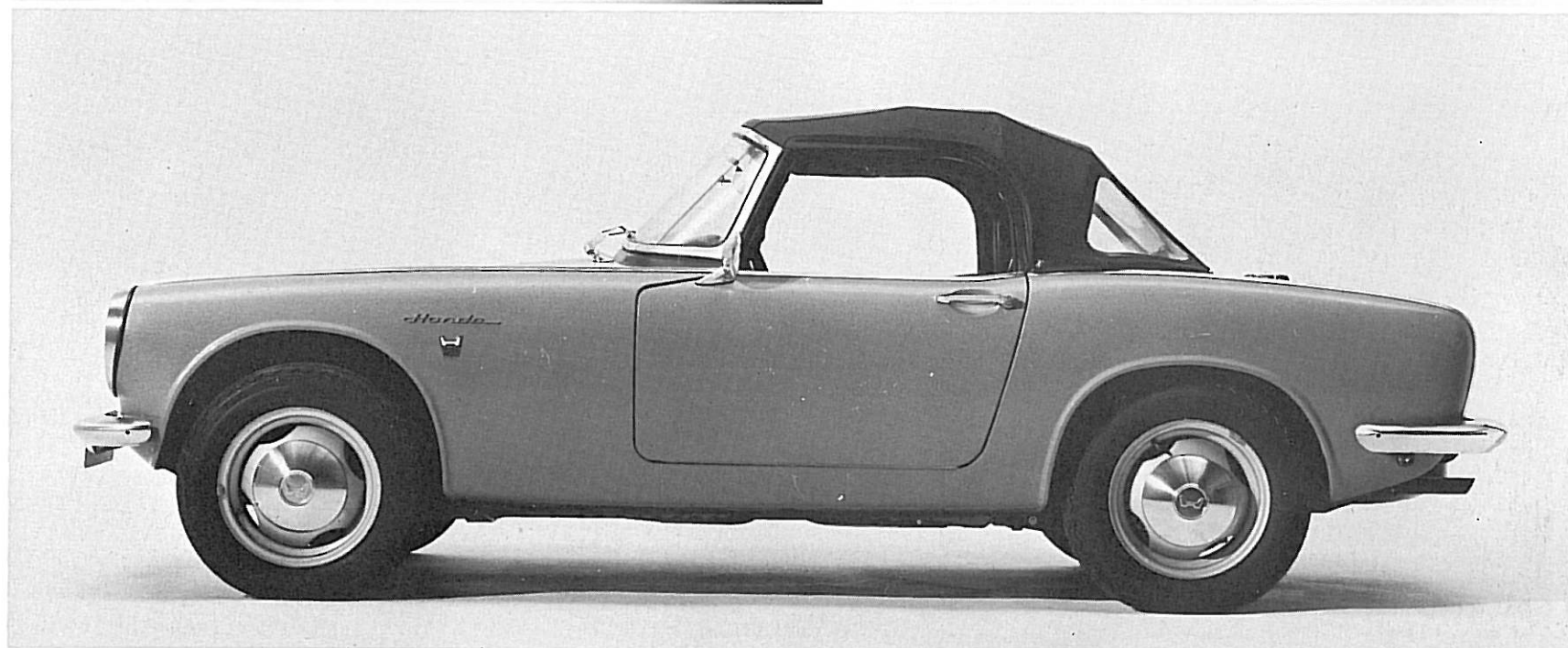
左ハンドルの運転席

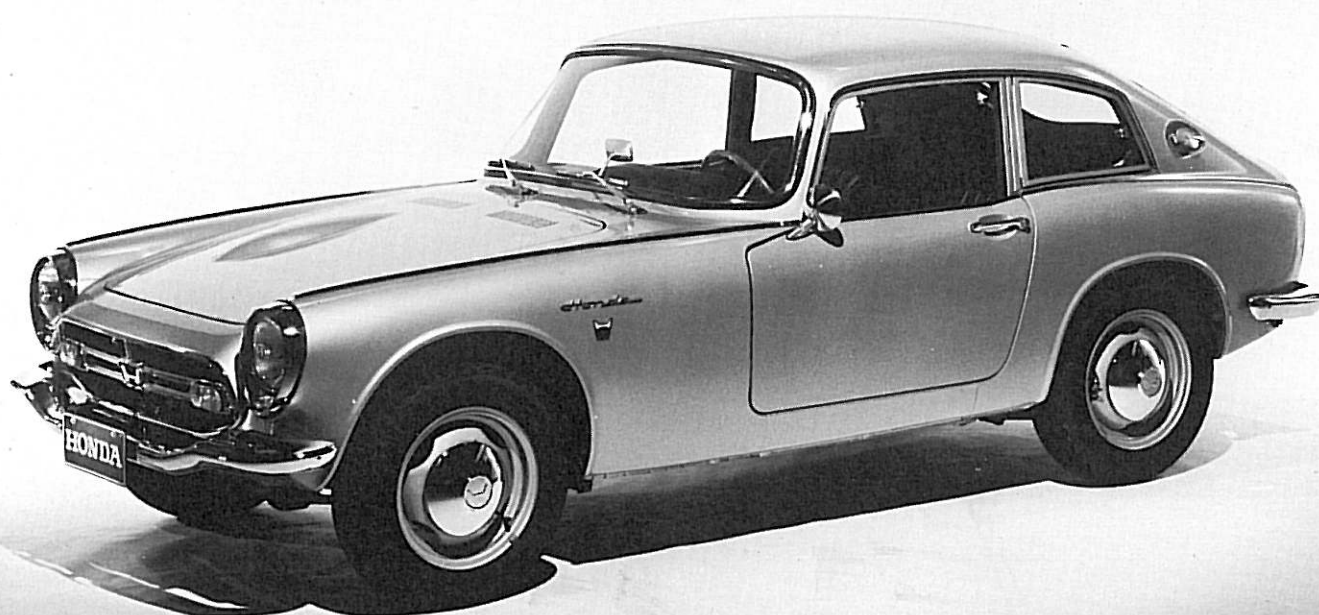


船積される S 600 群



S 800





S 800 クーペ

TEXTS & ESSAYS

機械の“充実”感

神田重巳

ホンダ・スポーツを想うと、必ず心に浮ぶある感覚——この車がぼくにあたえてくれるある感覚がある。感覚そのものの姿は、はっきりとしているのだが、これまでコトバにしようと思ったことはないので、適確な表現をさがしにくい。

単純に、ホンダ・スポーツは精巧な車を感じさせるといったのではちがう。“ソリッドな機械”の感覚といってもちがう。

それは、走りぶりとか、数値性能とか、スタイルとか、工作とか……の個々があたえてくれる感覚ではなく、そういったもののすべてがひとかたまりになって心に沈み、折にふれては表面に浮び上ってくる、といった感覚なのだ。

ある種の“充実”感といえば、いくぶんちいかかもしれない。ただし、この“充実”感のうちには、工作機械や時計のようにムダな空間を惜しんで必要なものを装填してある感覚、ゲージ・ブロックの形状や手にとったときの^て手^に応^ええ……とともに、たとえ小粒でも味わいの深い果実の、文字どおり“充実”した感覚、その歯ごたえや舌の上にひろがる香気と味覚の調和とをくわえたい。

ホンダ・スポーツのばあい、それは、もちろんエンジン・ルームを開いて感じる充実感——“ホンダ的”鑄造造形でリブや凸面凹面を入りまじらせた軽合金エンジン・ブロックがあたえてくれる、ゲージ・ブロックにも似た充実感。ゆるい勾配のワインディング・ロードを、健康な子ネコの敏捷さで駆けぬける感覚。サイズに似合わぬほどゆったりとしたスペース、純木製のステアリング・ホイールとシフト・ノブとフェーシアの正統派的な格調。そしてウィンド・シールドの前方にのびるボンネットとフェンダー・ラインの寸分隙もなく緊張した曲面の張り、よいつく^りでラトル音のないボディ……触れるものの五感をみたす“充実”感。

エンジン・ブレーキング時のエキゾースト音さえ、すくなくともその当時の情感には、このうえなく満ちたりたものに聞えたのだ。

ホンダ・スポーツは、大味であったり果肉にスがあったりしない、充実した果実であった。それとも、時間のヴェールが思い出を美しくフィルターしているのだろうか。

*

*

ホンダ・スポーツの“充実”感を想うとき類推する機械は、ライカ・カメラである。

エルンスト・ライツと主任設計者オスカー・バルナックの協力で1924年に誕生したライカの原型は、それまでスチル・カメラ用に使われたことのない 35mm シ

ネ・フィルムを、それまでになく短焦点のレンズと組合わせ、カメラの世界に新しい進路を開拓した歴史的な作品である。

撮影画面も、外型寸法も小さかったが、ライカはオモチャではなかった。光学的にはエルマー・レンズ、機械的にはヘリコイド鏡胴をはじめとする無類の精密設計・工作によって、ライカはたちまちプロフェッショナル用の道具として迎えられる。“ライカ写真術”という新しい作品傾向さえも生み出した。

いまにして想えば、友人の父のライカM3にはじめてさわらせてもらい、その手応え、手ざわり、フォーカルプレーンの作動音にぞくりとした記憶と、愚弟が意気揚々と見せびらかしにきたS 500にはじめてさわったときの感覚とは、どこかでつながっている。

冒頭で、かりに“充実”感というふうに書いた感覚は、ライカにも通じる。たまたまライカを“男性の宝石”であるとした表現をみかけた。ホンダ・スポーツもまた、そうであったろう。

男性は、そういうもの、あるいはそういうものが自分にあたえる感覚を身辺に持とうとする。カメラ、ステレオ・アンプからライターにいたるまで、そのような感覚があるかどうかで良し悪しを計る。

サイズの大小、絶対的な数字の多寡だけが問題ではない。内部にスガ空いていない、高い密度で充実しているものに、刺激され感動する。

機械製品のばあい、つくった人びとのひたむきな情念の深さがカタチになったようなもの、つくった人の“充実”感が凝り固って緊張状態を生んでいるようなものに惹かれる。

ホンダ・スポーツが、むしろ母国でよりもヨーロッパで高い評価を受け、発売とともに莫大なバック・オーダーが殺到したとつたえられるのも、そういう情感に訴えかける機械、ライカのようなスポーツ・カー、“男性の宝石”として迎えられたためではないか。

ホンダ・スポーツが、かならずしも商業的な大成功を収められなかった理由は、カメラと自動車の差異というより、日本の1960年代という時代にあったにちがいない。そのころ“男性の宝石”というような、ある意味ではソフィスティケートされた感覚を賞味できる美食家は、かならずしも多くなかった。いま、ホンダ・スポーツの存在をいとおしむ人びとが多いのは、郷愁とともにそのような味わいを感じとる層のひろがりをしめしている。

ホンダ・スポーツは、料理にただならぬ情熱を傾注する調理人が、客の舌を超越して創り上げた味の“深い”オードブルだったかもしれない。そしてまた、（いまホンダ・スポーツを生産すれば売れるかどうかという問題とは別の次元で）時代に先行した日本の車であったと思う。（ジャーナリスト）

ホンダ・スポーツと僕

生沢 徹



小生にとってホンダ・スポーツは、忘れることのできない偉大なマシンのひとつであるといえよう。

若き日にレースに情熱をぶつけることができたのも、ホンダがあったからだし、レースの面白さを教えてくれたのもホンダであった。

特に遠い異国の地で勝利の喜びに心躍ったことが、小生にとっては思い出深い。

あのちっぽけなマシンが、小生の心に残してくれたのは、それははかり知れないほど大きなものである。

小生とホンダ・スポーツとの出会いは、大学4年の時であった。その当時発売になったホンダS600の高性能ぶりは小生らの間でも話題となり、小生自身も興味を持っていた。そんな時、友人の1人である東次郎（編集部註：浮谷東次郎 故人）はトヨタ・ファクトリーのワークスで活躍していたが、彼が個人的にS600を買い込み毎週のように週末の鈴鹿サーキットで練習をしている話を聞いた。

小生といえば、卒業制作にいそがしい毎日で、3ヶ月以上もレース活動どころかクルマに触れることすらできずにいた。そんなある日、小生宅に東次郎がやってきた。

週末に鈴鹿サーキットに行こうという誘いだ。小生もちょうどいい息抜きだし、二もなく同行することになる。

彼の練習も終り、小生に乗るように勧めてくれる。小生にとっては半年ぶりの鈴鹿だし、初めて乗るS600であった。そのころ彼は、すでにS600で鈴鹿サーキットを「3分」を切って回る方法を、本に書いているほどで（この本に刺激された多くの若者たちが、S600を買ってレースに足を踏み入れた。その1人に鮎子田寛選手がいる）すっかりコースに馴染んでいた。ところが偶然か小生の方がよいタイムを出してしまったのである。

これはちょっとした「事件」であった。

この「事件」がきっかけとなって、小さくホットでパワフルなクルマにしだいに魅かれ、ついに小生もS600を買うハメとなってしまった。

当時、小生も東次郎もレースに出れば勝つことができる、というほど若かったし、絶好調でもあった。早速行なわれたレースでも、2人で同じクラスに出て星をつぶし合うのはつまらないので、違うクラスに出場することにした。小生がストックにちかい「ツーリング・クラス」に、東次郎は「GTクラス」でボディ改造をする。（現在のシルエット・フォーミュラ風である）ボディを、まっ黒に塗って、「カラス」の異名を持った、例のクルマである。

さて、S600を駆っての小生の大進撃は始まった。どのレースでも勝ってしまう。あまり私のマシンが速いため、小生と同じS600に乗るホンダのファクトリー・レーサーたちさえ、

「生沢は個人的に、本田技研から特別な援助を受けている。」

「秘密裏にスペシャル・チューンのエンジンの供給を受けている。」

などと噂したと聞く。

しかしながら、実体は全くもって貧弱なもので、マシンのメンテナンスは大学の先輩（本田技研の研究員）や仲間やらが、週末になると私の家のガレージに集まり、正に若さだけを頼りとして、あの神経質なツイン・カムを懸命になって整備してくれていたに過ぎない。

エンジンのチューンだって、せいぜいポート研磨くらいなもので、お世辞にもフル・チューンなどと呼べるものではなかった。

しかもワークスなどと違って、トランスポーターの持ち合せがあるわけでもなく、東名など未だない時代の東

海道のデコボコ道を、延々12時間余りもサーキットまで自走して行ったものである。

そして、サーキットへ着く頃には、せっかくピカピカにしてきたボートもカーボンで埋まり、パワーもすっかり落ちていたのが常であった。

それでも私は勝ち続け、益々

“生沢の実力はワークスNo.1だ”

という噂が高まった。ここまできて、さすがのホンダも、

“あの程度のモノが、ワークス仕様とみられてはたまらん!”

というわけで、ワークス同様のバック・アップを申し出てくれた。実に噂とはありがたいものだ。

さて、そんな私が、ついに東次郎と相対し、しかも負ける日がやってきた。ご存知、船橋CCCレースがそれである。その日、私のピットは例によってヒロ子や本田博俊ら、私の悪友たちばかりで、言ってみればレースには全くのシロウトばかりであった。(編集部註：ヒロ子とは現生沢夫人、本田博俊とは本田宗一郎氏の御子息のこと)

私がトップに立ち、ライバルがコースから消えてしまうと、彼らはすっかり有頂点になり、

“スピード・ダウン!”

“楽にイケ”

のサインばかり送ってよこす。

ホッとひと安心した私は、ペースを落とし、周回を重ねていた。すると、いつの間にやら、すくうしろに東次郎のトヨタS 800が迫っているではないか。ピットの彼らには、東次郎がすさまじい勢いで、追い上げているのがわからなかったのである。こうなれば200ccの差はいかんともし難い。私は負けるべくして負けたのである。

当時ホンダ・スポーツのライバルであったトヨタS 800は、トータル・バランスの最もすぐれたスポーツ・カーであったろう。エンジンこそ水平対向2気筒という非力なものだが、車重も軽し、構造が簡単で整備性も良い。

それに比べて、ホンダS 600は、エンジンはDOHC 4気筒という、正にFIのようなメカニズムを持つが、

いかんせんボディが重く、せっかくのパワーもこれに相殺されていたようだ。このため、私が英国でクラブマン・レースに出場していた時など、10年も昔のMGミジェットに軽々とぬかれてしまうことさえあった。

プラグも熱価の高いものと低いもの、2種を用意しておき、エンジンをスタートさせ、ウォーム・アップする間は熱価の低いものを使用し、走る段になったら高いものに交換する、というほど気を配らなければならなかった。

それにチェーン駆動というのも私は好きではなかった。ブレーキングするとひどくジャンプして、タイヤのグリップを全く失ってしまうのである。

確かに当時としては革新的なハイ・メカニズムをいたるところに採用した素晴らしい設計であった。

それからS 600で何回かレースにエントリーし、それなりの成果を得た。

小生にとって次のステップ・アップは中学の時からのものであるイギリスでのレース活動を現実化する。その為愛用した、ホンダS 600を手ばなし、小生はイギリスへ渡った。

イギリスでは、フォーミュラ3でレースの勉強をしつつ活動することからはじめた。まず1年間は、様子をみながら転戦をつづけた。

イギリスでのレース活動にも慣れ、精神的にもゆとりができ、GTクラスにもエントリーできそうなので、目標を、イギリス・クラブマン・レースとドイツのニュルブルクリンク500kmレースにすることにして、とりあえず帰国した。

日本グランプリも終わり、学生時代からの友人であった本田博俊氏のはからいで、本田技研からRSCチェーンのホンダS 800とパーツ提供の話がまとまり、小生は再びイギリスへ戻り、クルマも空輸された。

イギリスのロンドン空港の倉庫へ受け取りに行くと、すでにS 800は、小生を待っていた。ロンドン税関での検査では、レーシング・カーであり、一般公道は走らないと説明すると、すぐにオーケーをだしてくれ、輸入税もかからなかった。さすがモーター・スポーツの発達し

たイギリスである。

当時、イギリスでのホンダS 800のレースを思い出し
てみると、67年7月2日のブランズハッチのレースが、
S 800の初めてのレースになった。

レース前日にパドックにクルマを降す。ヨーロッパで
ホンダ・スポーツがレースに出たのは、'66年のニュルブ
ルクリンク500kmレースにデニスハルムの手でS 600が
クラス優勝している以外なく、S 800のレーシング・バ
ーションが、ヨーロッパに上陸するのも、また日本人の
手でドライブされるのも初めてのことであった。

クルマの回りには、人が沢山集ってくる。ボンネット
を開ければ覗き、エンジンを見てもホンダ・サウンズの、
ものすごい排気音にも驚き、注目のマトであった。

レースは結局2位で終わったが、ヨーロッパでのS 800
のレースの自信ができた。

いよいよ、目標にしていたニュルブルクリンク500km
レースが迫ってきた、S 800は大事をとってレースを控
える。

その間にドーバーを渡るフェリーの予約、ホテルの予
約などの雑用や、レースの手続などの、レース・マネー
ジメントに忙しい。やはり外国に住み、プライベートで
レース活動をするのは、大変であることを、つくづく感
じた。

レーシングS 800にとって初めての国際格式レースで
ありGTスポーツのビッグ・イベントである。慎重にス
ペア・パーツをたくさん用意し、クルマにワックスをか
けて、トランスポーターに積み込んで準備を終わる。追
われっぱなしの1週間であった。

9月3日いよいよ、レース当日である。小生にとって
初めての500km単独走行。シビアなコースのため9000回
転に押えて走ることにした。またル・マン式スタートも
初めての経験であった。

午前11時スタート！フラッグ・マーシャルがちょうど
小生の目の前あたり、小生あせらずに、シート・ベルト
だけは、しっかりと締めてスタート。82台が、いっせ
いに第1コーナーへ殺到する、1周目は超混雑の中をぬ
って走り、30番ぐらいのスタートで、2周目にはクラス2

位、NSUバンケルを1分20秒リードとのピット・サイ
ン。これはいけると思い11分05秒のラップをかさねる。

11週目にガス給油のピット・サインを見るが、1週10
分以上もかかるため、何度も忘れそうになる。

ガス給油ピットは約90秒で終わり、コースへもどる。

そのころには、コース上にはマシーンが減り順位も上
がってきて、クラス優勝は確実にようになってきた。

ラップ・レコードも破ろうと思ったが、エンジンを壊
すと困るので、9000回転のまま、快調なホンダ・サウン
ズをひびかせながら、3時間45分17秒8のタイムで“ゴ
ール”した。

小生のS 800、1位のアルピーヌに2周遅れての82台
中11位、クラス別では優勝！！

4輪国際レースで、日本人が初めて、日の丸と日本国
歌を流すことになる。しかし日本人ドライバーの活躍が
今までなかったため、日の丸も日本国歌も用意されてい
ず、イギリスに住み、イギリスからのエントリーという
ことで、ユニオン・ジャックと英国国歌でごまかされて
しまう。

その後、知らず知らずのうちに、フォーミュラ3の方
に力がいっているようで、S 800でのレースを何回か
エントリーするが、あまりはかばかしくはなかった。

12月に雪の中でのレースを最後に、ワン・シーズンで
ホンダS 800を降ることにした。これは、最初の考えど
うりである。

今、思い出してみても、ヨーロッパで外国のクルマを
使い、プライベートでビッグ・イベントに望むことは、
とても苦労もしたが、レースの本場で大変よい経験をし
たし、充実したレースを送ることができた。

やはりこれも、当時としては、画期的なハイ・メカニ
ズムをいたるところに採用した、素晴らしい設計のクルマ
であったためであろう。

まさにホンダ・スポーツは、思想といい、性格といい
当時としては、スーパー・カーであった。また、DOHC、
4カーブプレートであったために、レースにもそのまま出
場できたクルマだった。現在、日本にはこのような、ク
ルマがないのがとても残念である。(レーサー)

TEXTS OF HONDA SPORTS

たイギリスである。

当時、イギリスでのホンダ S 800 のレースを思い出してみると、67年7月2日のブランズハッチのレースが、S 800 の初めてのレースになった。

レース前日にパドックにクルマを降す。ヨーロッパでホンダ・スポーツがレースに出たのは、'66年のニュルブルクリンク 500kmレースにデニスハルムの手で S 600 がクラス優勝している以外なく、S 800 のレーシング・バージョンが、ヨーロッパに上陸するのも、また日本人の手でドライブされるのも初めてのことであった。

クルマの回りには、人が沢山集ってくる。ボンネットを開ければ覗き、エンジンを見てもホンダ・サウンズの、ものすごい排気音にも驚き、注目のマトであった。

レースは結局2位で終わったが、ヨーロッパでの S 800 のレースの自信ができた。

いよいよ、目標にしていたニュルブルクリンク 500km レースが迫ってきた、S 800 は大事をとってレースを控える。

その間にドーバーを渡るフェリーの予約、ホテルの予約などの雑用や、レースの手続などの、レース・マネージメントに忙しい。やはり外国に住み、プライベートでレース活動をするのは、大変であることを、つくづく感じた。

レーシング S 800 にとって初めての国際格式レースであり GT スポーツのビッグ・イベントである。慎重にスベア・パーツをたくさん用意し、クルマにワックスをかけて、トランスポーターに積み込んで準備を終わる。追われっぱなしの1週間であった。

9月3日 いよいよ、レース当日である。小生にとって初めての500km単独走行。シビアなコースのため9000回転に押えて走ることにした。またル・マン式スタートも初めての経験であった。

午前11時スタート！フラッグ・マーシャルがちょうど小生の目の前あたり、小生あせらずに、シート・ベルトだけは、しっかりと締めてスタート。82台が、いっせいに第1コーナーへ殺到する、1周目は超混雑の中をぬって走り、30番ぐらゐのスタートで、2周目にはクラス2

位、NSUバンケルを1分20秒リードとのピット・サイン。これはいけると思い11分05秒のラップをかさねる。

11週目にガス給油のピット・サインを見るが、1週10分以上もかかるため、何度も忘れそうになる。

ガス給油ピットは約90秒で終わり、コースへもどる。

そのころには、コース上にはマシーンが減り順位も上がってきて、クラス優勝は確実にようになってきた。

ラップ・レコードも破ろうと思ったが、エンジンを壊すと困るので、9000回転のまま、快調なホンダ・サウンズをひびかせながら、3時間45分17秒8のタイムで“ゴール”した。

小生の S 800、1位のアルピーヌに2周遅れての82台中11位、クラス別では優勝！！

4輪国際レースで、日本人が初めて、日の丸と日本国歌を流すことになる。しかし日本人ドライバーの活躍が今までなかったため、日の丸も日本国歌も用意されていず、イギリスに住み、イギリスからのエントリーということで、ユニオン・ジャックと英国国歌でごまかされてしまう。

その後、知らず知らずのうちに、フォーミュラ3の方に力がはいっているようで、S 800 でのレースを何回かエントリーするが、あまりはかばかしくはなかった。

12月に雪の中でのレースを最後に、ワン・シーズンでホンダ S 800 を降ることにした。これは、最初の考えどおりである。

今、思い出してみても、ヨーロッパで外国のクルマを使い、プライベートでビッグ・イベントに望むことは、とても苦勞もしたが、レースの本場で大変よい経験をしたし、充実したレースを送ることができた。

やはりこれも、当時としては、画期的なハイ・メカニズムをいたるところに採用した、素晴らしい設計のクルマであったためであろう。

まさにホンダ・スポーツは、思想といい、性格といい当時としては、スーパー・カーであった。また、DOHC、4カーブプレートであったために、レースにもそのまま出場できたクルマだった。現在、日本にはこのような、クルマがないのがとても残念である。(レーサー)

解説

AS 285 (S600)

'64 ~ '66

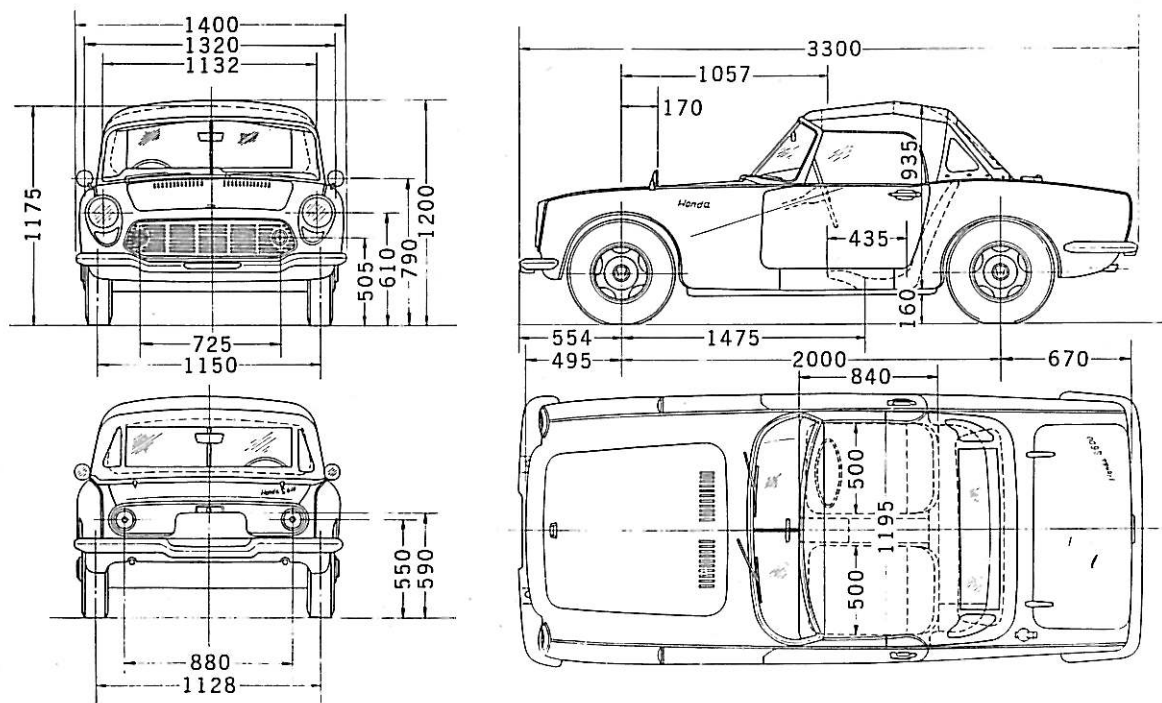
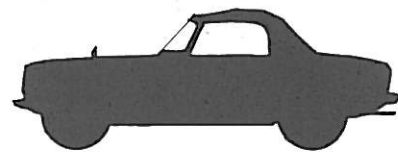


図1 A S 285外形図

■概説

わずか1年で姿を消すことになるS 500(A S 280)の後継者は、昭和39年3月に発売されたS 600(A S 285)である。S 500の531ccエンジンを606ccに拡大、よりパワー・アップを計ったもので、基本的にはS 500を完全に踏襲するモデルである。

45°傾斜して搭載される水冷、直列4気筒、ツイン・カム・ヘッドの超高精度エンジン、世界でも他に類を見ないチェーン駆動方式など、S 500の特徴的なメカニズムを、そのまま受け継ぎ、ホンダ・スポーツのひとつの完成された

姿を持つに至った。

S 500との外観上の相異点はグリルとバンパのデザインが変更されたに留まり、他に大きな変更点はいっさい見られない。

発売8ヶ月後の39年11月には、ヘッドランプを覆っていた、ガラス製ランプ・カヴァーが取り払われ、より精悍なイメージを持つようになった。

昭和40年2月、ロードスター・モデルに遅れること11ヶ月、S 600クーペ(A S 285 C)の発売が開始された。ロードスターのボディにファスト・バックのルーフがかぶせられたクーペ

・モデルは耐候性に優れ、実用性はロードスターとは比較にならないほど向上した。ボディが異なる以外、仕様に変更はなく、性能もロードスターに等しい。

昭和40年9月、ロードスター、クーペ両タイプ共にマイナー・チェンジされた。

昭和41年8月、ホンダ4輪車部門初の大ヒット作、S 600(A S 285/A S 285 C)は、すでに市場へ登場していたS 800(A S 800/A S 800 C)に、その主役の座を明け渡して生産完了したのであった。

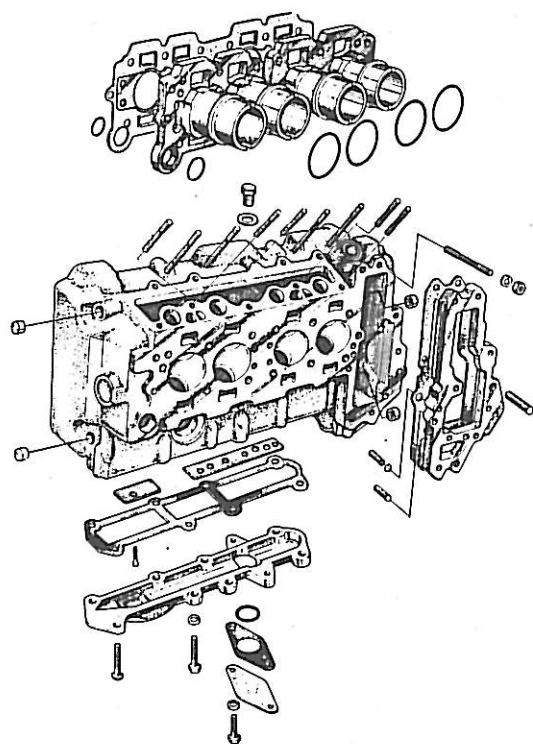


図2 A S 285 E型エンジン

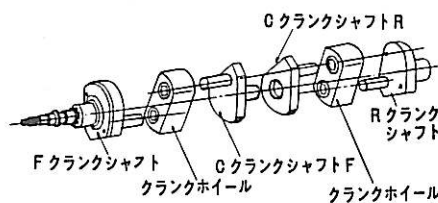
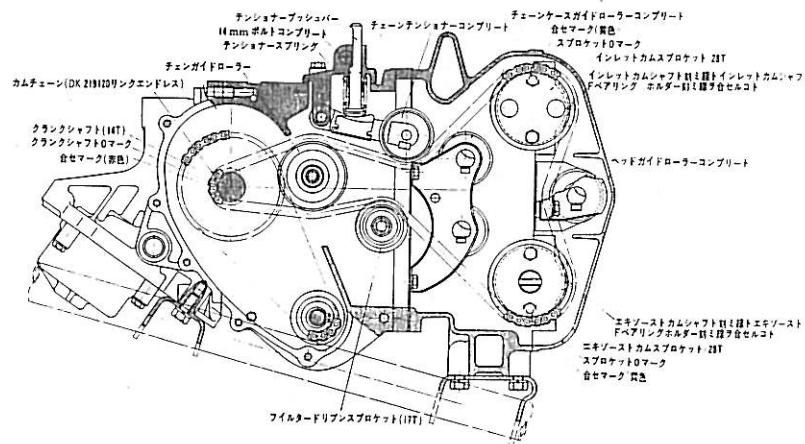


図3 クランク・シャフト

■機構解説

1. A S 285 E型エンジン

“時計のように精巧なエンジン”と形容される水冷、直列4気筒のA S 285 E型エンジンは、ツイン・カムのヘッドを持つ、正にグランプリ・レーサーにも匹敵する高度なメカニズムのエンジンである。

ボア、ストロークφ54.5×65、606ccと小さな容積ながら、各気筒あたり1器、計4器のC V型カーブレータを備えることにより、9.5の圧縮比から57 P S / 8500r.p.m.、5.2kg-m / 5500r.p.m.の高出力を発生している。

エンジン本体は、ミッションを取り付けるため、リア・カヴァーのみが鋳鉄である以外、シリンダ・ヘッド、シリンダ・ブロック、クランク・ケースすべてがアルミ合金鋳物製で、重心を下げるため、左へ45°傾けられている。

ピストンはアルミ合金、コネクティング・ロッドはH型断面のクローム・モリブデン鋼。

シリンダ・スリーブは鋳鉄製で、ヘッド部分での水洩れやガスケットのトラブルを防止するため、シリンダ・スリーブ上部に張り出し状のツバを設け、シリンダ・ヘッド面に密着させている。

クランク・シャフトは高度の技術精度を要求される分割組立式で、長時間の高速回転に耐えるよう、メイン・ベアリング、コンロッド・ベアリングに、メタルに変えて、ニードル・ローラー・ベアリングを用いている。これはホンダF1に採用されたもので、市販車ではホンダとボルシェが用いたにすぎない高速型エンジン向けのハイ・メカニズムである。

2本のカム・シャフトはチェーンによって駆動され、1気筒あたり吸排気各1個のバルブを作用する。

4個の京浜製C V型カーブレータを備える独

立した吸気マニフォールドは、温水によって予熱されるという、レーシング・カーのごとき設計である。

排気マニフォールドも独立で、サイレンサー近くまで4本の“タコ足”で結ばれる。燃料の供給は電磁式ポンプによって行なわれる。

潤滑はろ紙フィルタ、遠心フィルタ併用のフル・フロー、強制潤滑方式で、トランス・ミッションさえ、トロコイド・ポンプによって強制潤滑される。

エア・クリーナはS 500の二重フィルタから一般的なる紙式に攻められた。

わずか600 ccながら、各部に高度なレーシング・エンジンの機構を持つA S 285 E型エンジンは、当時のあらゆる技術水準をはるかに越えた、世界でもトップ・レベルの傑作エンジンであると言えよう。

2. シャシー関係

2-1 クラッチ、トランス・ミッション クラッチは乾燥単板、ダイヤフラム式を採用する。国内外メーカーでもまだ主流はコイル・スプリング式で、ダイヤフラム式は、他社に一步先んじた採用であった。

トランス・ミッションは、リモート・コントロール式の前進4段。手元に短く生えたシフト・レヴァはストロークも少なく、小気味よく決まる。2～4速シンクロで、パターンは1～4速がH形に配され、左前方にリヴァースが位置する。レシオは低い方から3.89/2.19/1.43/1.09/R3.89。

2-2 シャシー・フレーム シャシー・フレームはハシゴ型で、前部、中央部はボックス断面、後部はパイプ・フレーム構造。サイド・メンバーは、着座位置を低くするため、内側に大きく湾曲しており、ねじれ剛性の不足を補うため、車体と28ヶ所ネジ留めすることで、モノ・コックに近い構造をとっている。

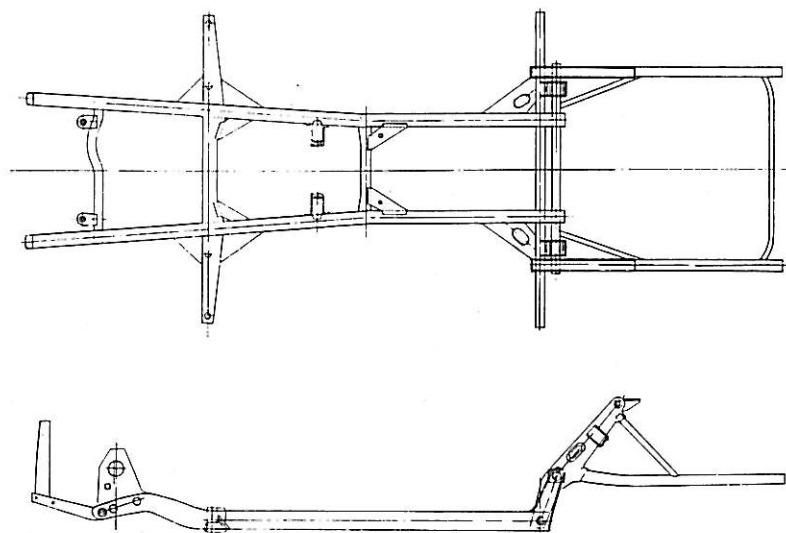


図4 A S 285型フレーム

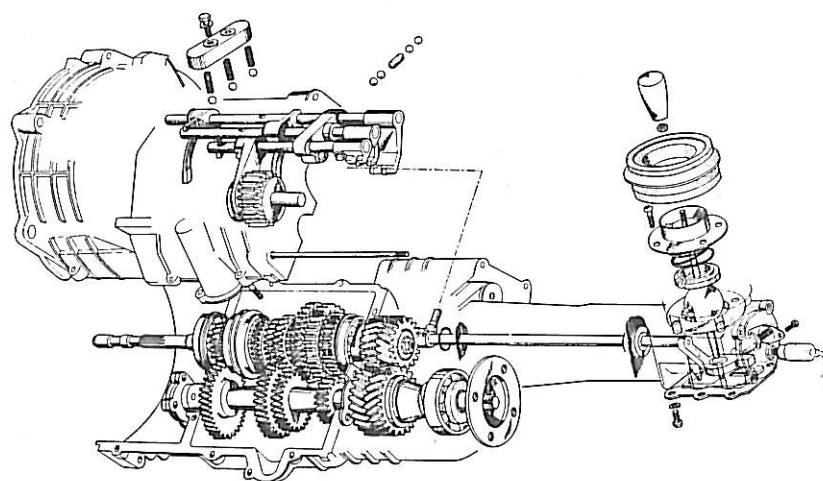


図5 トランス・ミッション

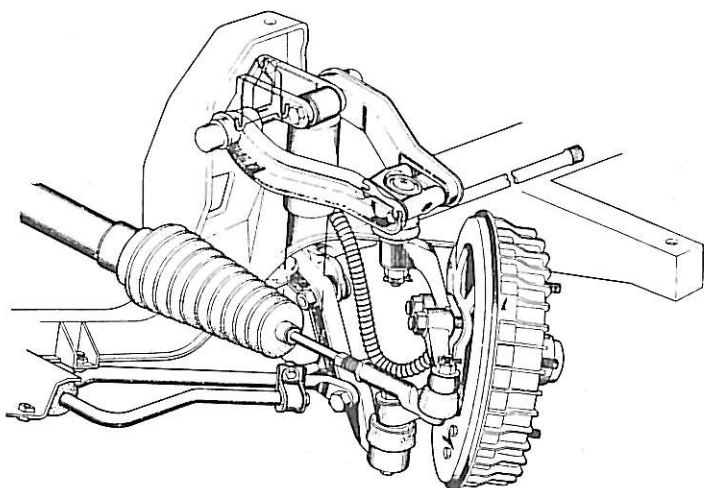


図6 フロント・サスペンション

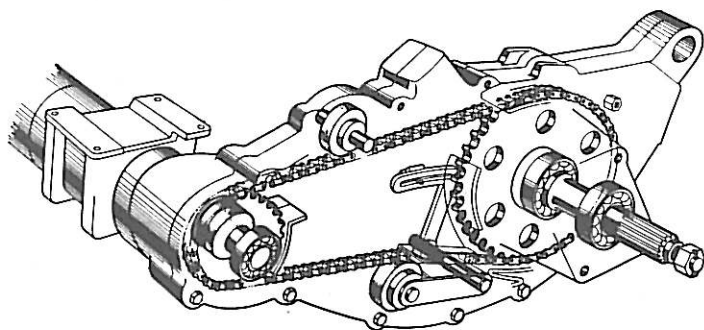


図7 リア・サスペンション

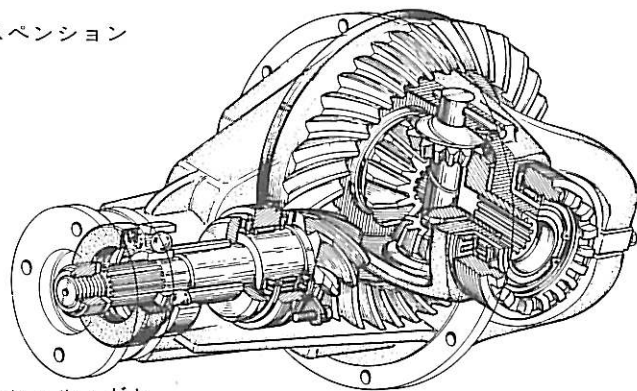


図8 ディファレンシャル・ギヤ

2-3.サスペンション フロントはダブル・ウィッシュボーンと縦置きトーション・バーによるもので、複動筒型ダンパを持つ。アッパー・アームは2本からなり、デルリン樹脂のブッシュを介して取り付けられる。ロア・アームは1本で、ボルト止め。また、トーション・バー式のスタビライザを備えることで、コイル・スプリングを不要として、構造を簡略化、コンパクトにすると共に、ロールを押えている。前後方向の強度補強に対してはラジヤス・ロッドが配される。ロア・アームにはハイト・アジャスト・ボルトを設け、車高が7段階に調整される。

リア・サスペンションはトレーリング・アームを、単動筒型ダンパーとコイル・スプリングで懸架する方式だが、ディファレンシャルがフレームに固定されるため、バネ下重量が軽く抑えられ、また上下振動をトレーリング・アーム部で吸収できるため、乗り心地もよい。

2-4.リア・アクスル リア・アクスルは他に見えないチェーン・ドライヴが採用される。いかにも“オートバイのホンダ”らしいユニークな駆動方式であるが、それにも増して“独創的”なのは、そのチェーン・ケースが、そのままトレーリング・アームに利用されることである。

チェーン駆動のメリットは、ディファレンシャル・ギアが軽量化されることと、ホイール・ベースが長くとれ、トランク・スペースを大きくできることである。またチェーン・ケースをトレーリング・アームとして利用し、ディファレンシャル・ギアをフレームに固定するため、バネ下重量が軽く、乗り心地をよくすることができる。

アルミ軽合金製のチェーン・ケースでフル・カヴァされたチェーンは、エンドレスのレーシング・タイプのもので、万一、切れてもケース内のチェーン・ガイドでチェーンがまるまり、スプロケットにかんでロックすることのない構

造となっている。またチェーン・テンショナーが設けられており、チェーンの張りをケース外側で調整することができる。

ホンダ・スポーツの最も特徴的なメカニズム、チェーン駆動方式は、いたずらに構造を複雑化させ、重量を増加させる、という見方も少なからずあったが、発進時にチェーンが張れて、リアが跳ねあがる独特の挙動は、ホンダ・マニアにとって、やはり大いなる魅力であった。

2-5. ブレーキ ブレーキは前後共、リーディング・トレーリング・シュー式のドラムで、アルミの冷却、補強を兼ねたフィンを持つアルフィン・ドラムと称される形式である。ブレーキ径は前後共φ212。

3. ボディ関係

3-1. ボディ本体 ボディは全鋼製2ドア、2座席のオープン・タイプで、剛性を高めるため、マウント・ラバーを介して、28個のボルトによってシャシーに架装される。これにより、サイド・メンバの間隔が狭いため、不足しがちなシャシーのねじれ剛性を、ボディが受け持つ構造である。ボディ外板は0.7mm板厚で、サイド・シルなどの強度をより必要とする部分は、板厚を変えている。

フロント・グリルは格子状のプレス品で、両端にウィンカーを備えるデザイン。

ヘッドランプの下には車幅灯を備え、ガラス製のヘッドランプ・カヴァで覆われる。このカヴァは昭和39年11月に廃止され、以後オプション設定とされた。

ドア窓は捲き上げ式のウィンドウを持つ耐候性の高いもので、大きくわん曲したフロント・スクリーンと共に、高い実用性を生み出す。

直線的に切り落とされたテール・エンドには円型のストップ、ウィンカー兼用ランプとライセンス・ランプ、プレートのみが付き、不必要な装飾はなんら見ることができない。

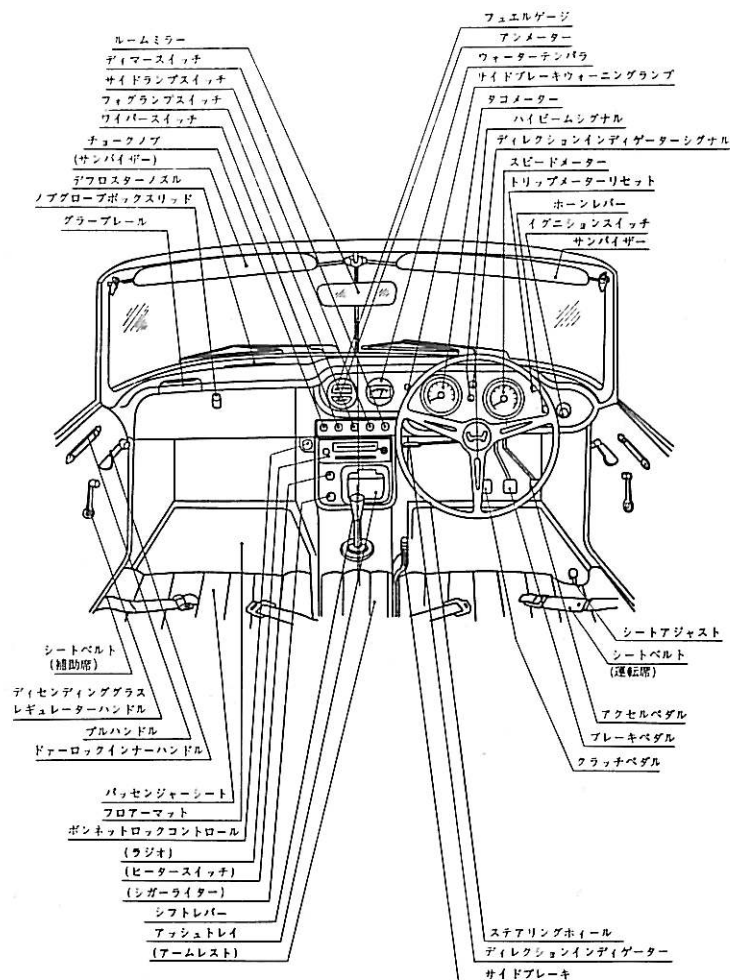


図9 A S 285型 運転者席配置図

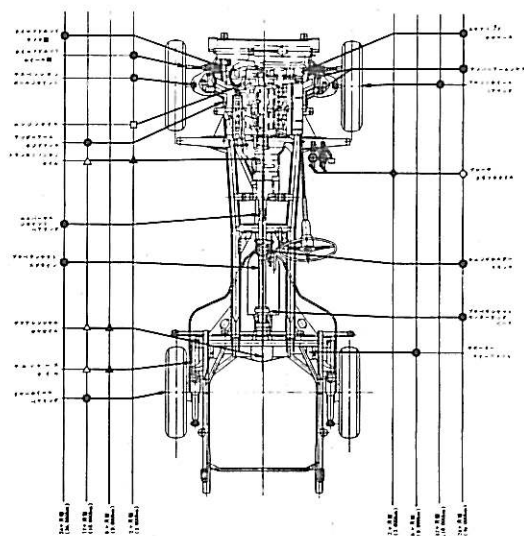
フューエル・キャップはトランク・リッド左端にワンタッチ式のものが備えられる。

エンブレム類はエンジン・フードに“H”のマーク、サイド・フェンダにHONDA、トランク・リッドにHONDA S 600のマークが付く。

風洞実験によって生み出されたというボディは、前面投影面積 $S = 1.5\text{m}^2$ という、当時としては優れたもので、いかにも走るために生まれ

てきたがごときスポーティなデザインには、いかなる虚飾も見出すことができない。そして、その完成度を象徴するかのように、最後生産型 S 800 M が生産を完了する '70年5月までの7年間、遂に一度もモデル・チェンジされることはなかった。

3-2. 内装関係 2座席の内装は本格的スポーツ・カーらしく、サポート性の優れたバケット・



潤滑点												
点	エンジン	変速機	サスペンション	ブレーキ	ステアリング	その他	合計	注	注	注	注	注
番号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
2	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
3	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
4	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
5	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
6	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
7	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
8	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
9	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
10	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
11	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
12	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
13	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
14	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
15	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
16	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注
17	エンジンオイル	変速機オイル	サスペンションオイル	ブレーキオイル	ステアリングオイル	その他	合計	注	注	注	注	注

図10 給油脂図

シートと機能的なインストルメント・パネルを備える。バケット・シートは乗員の体を確実にホールドする優れたデザインで、20段階に調整できる160mmのスライド量を持つ。室内スペースはボディ外寸からは想像もつかぬほど広く、身長180cmのドライバーでも、好みの運転姿勢をとることができる。

S 500ではギルティングであった内張りが、無地のビニール・レザーとなり、スポーツ・カーらしい簡素なつくりとなった。

ダッシュ・ボードは鉄フレームを樹脂でおおったもので、アルミ製のインストルメント・パネルには、日本電装製の速度計、回転計、水温計、電流／燃料計が整然と配置される。ホーン・レヴァはインパネ右手から生える上げ下げ式で、ステアリングから手を放さずに、操作する

ことができる。その他、インディケータ・ランプ類や各種タンブラー・スイッチ類も整然と並べられる。ステアリングはジュラルミンの3本スポークを持つ美しいウッド・ステアリングで当時、国内に木製ステアリングのメーカーがなかったため、ラケット・メーカーのフタバが製作を担当した。サイド・ブレーキはS 500ではスティック式Tバー状であったが、S 600ではシフト・レヴァわきのハンド・グリップ式に変更された。これらのレイアウトは、当時最も進歩的なスポーツ・カーであったロータス・エリートを参考にされたもので、極めて美しく、かつ機能性に富んだものである。

バック・ミラーはオープン・カーのセオリーに則って、テンション・ロッドに取り付けられ上下の調節が行なえる。

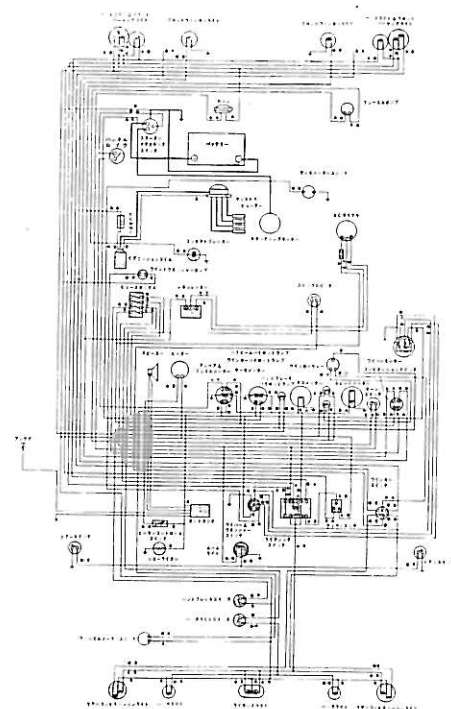


図11 配線図

正にコクピットと呼ぶにふさわしいレーシング・カーのごとき機能的な運転席は、乗る者にロータスでも操っているかのような喜びを与えてくれるほど、素晴らしい完成度を示すものである。

3-3. 幌 幌は3本の幌骨で構成されるもので、簡単に上げ下げが行なえる。幌の材質はテロン綾織りに塩ビのコーティングを施したものが使用される。

3-4. その他 フロント・スクリーン上部にはプラスチック製のディフレクタ・トップを装着することができる。幌を下げて走る時には、非常に有効で、コクピットへの空気の巻き込みを防ぐと共に、最高速も向上される。また、ファイバー製のハード・トップがオプション。

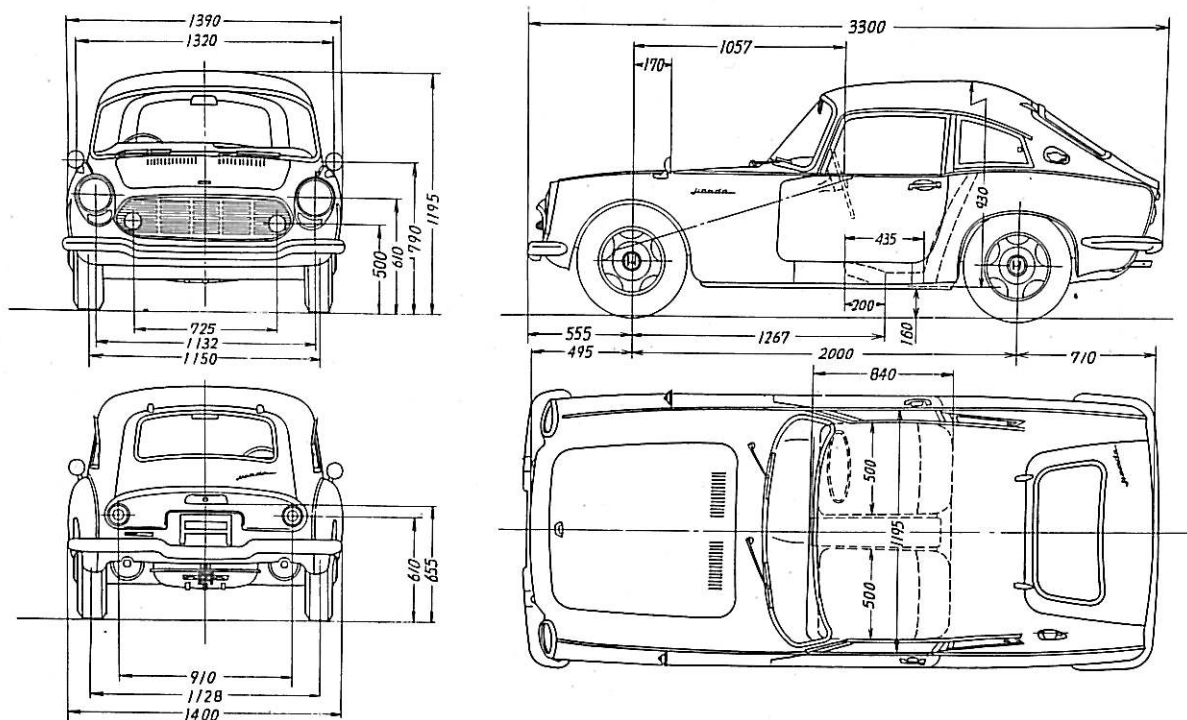


図12 AS285 C 外形図

3-5.デラックス仕様 ロードスター、クーペ両モデルにデラックス仕様（S M 600 / S M 600クーペ）が用意される。ボディはメタリック塗装で、ラジオ、ヒータ、バック・ランプ、バニティ・ミラー付助手席サンバイザ、サイド・シル・プロテクタ、サブ・マフラーなどのオプション部品が標準装備される。

4. クーペ・モデル概説

S 600 クーペ（A S 285 C）は基本ボディ・プレスをロードスター・モデルと変えることな

く、ファストバック・ルーフのボディとしたもので、よりビジネス・ライクな性格を持つものである。

ヘッド・スペースの確保のため、ウィンドウ面積を上方へ40mm拡大すると共に、ドア・ウィンドウにはサッシュが付いた。

テールには上方へ大きく跳ね上がるゲートを持ち、ラゲッジ・スペースの実用性をより高めている。テール・ランプは上方へ移されている。フューエル・タンクは左後部に移され、注入

口も左リア・クォータ・パネル部に付く。

パッセンジャ・シートが前倒式になって、荷物の出し入れが容易になると共に、各部に小物入れが新設された。

ダッシュ上のテンション・ロッドは取り払われ、バック・ミラーもダッシュ上に固定となった。

機構的には、ロードスターとの違いはない。車重が20kg重くなったが、空気抵抗の減少により、性能諸元も変わらない。

解説

AS280 (S500)

'63~'64

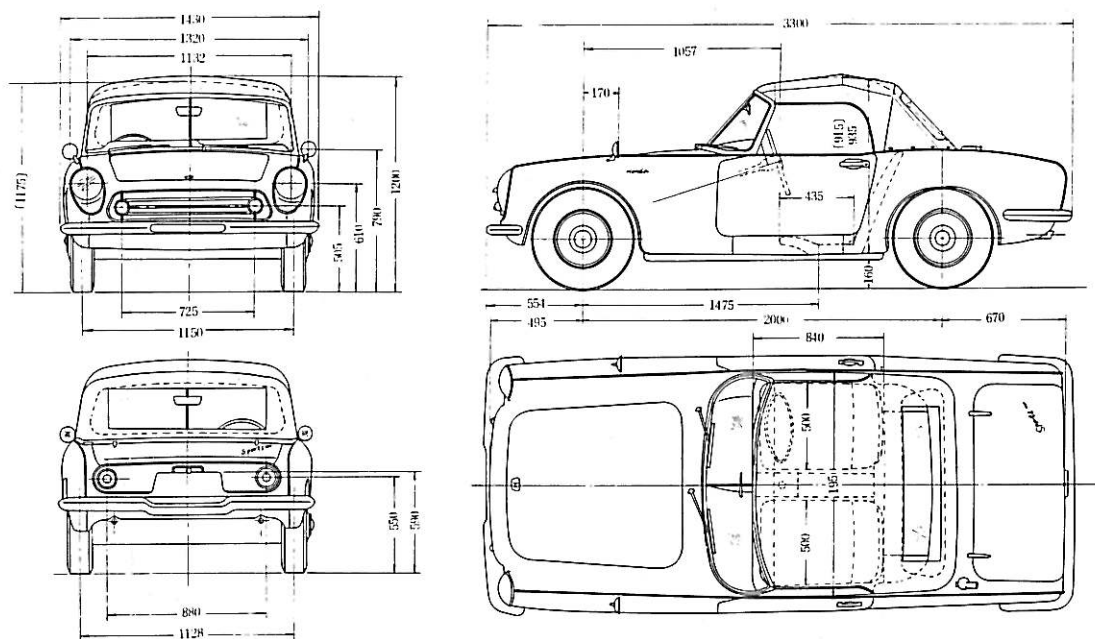
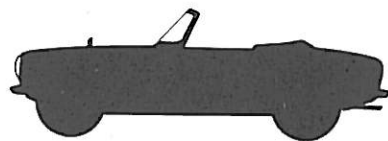


図1 AS280 外形図

■概説

S500 (AS280) は昭和38年10月に販売が開始された。すでに2輪のロード・レース界を制覇し、モーター・スポーツの最高峰、F1へチャレンジを計画していたホンダの意欲が、充分にうかがえる本格的なスポーツ・カーとして誕生したAS280は、正にF1をミニチュア化したとき、高度のメカニズムとずば抜けた高性能

能を有していた。

最後期のS800M (AS800)まで基本的にはなんら変わることはないスタイリッシュなオープン2座席ボディは、全長3300mm、全幅1430mmと軽自動車並みにコンパクトで、箱型断面のハシゴ型フレームを持つ。

やがて登場するホンダF1を彷彿とさせるがごとく、水冷、直列4気筒、DOHC、531c.c.エンジンは、正に芸術品と称されるほどの高精

度を誇り、出力も実に47PSを発生、エンスージャスト達に、大いに熱狂を持って迎え入れられた。

ファイナル・ドライブは、“オートバイのホンダ”らしく、チェーン駆動というユニークなもので、全輪独立の懸架方式もリアは、そのチェーン・ケースをそのままトレーリング・アームとする独創的な方式が採用される。

ホンダの4輪車部門への進出のための尖兵、その全身レーシング・カーのごとき驚異のミニチュア・スポーツ、S500は、翌39年9月、わずか一年足らずで生産完了し、拡大版のS600 (AS285)へと後を引き継がれてゆく。

■機構解説

1. AS280 E型エンジン

総アルミ合金製のAS280 E型エンジンは水冷、直列4気筒、DOHC、ボア・ストロークφ54×58、531c.c.という当時の水準をはるかに越えたハイ・メカニズムのエンジンである。京浜製CV型カーブレータを、1気筒あたり1器、計4器備え、9.5の圧縮比から47PS/8000r.p.m、4.6 kg-m/4500 r.p.mという高出力を発生する(以下、各部機構についてはP129、AS285 E型エンジンの項参照)。

エア・クリーナはオイル・バスとろ紙式の二重フィルタ。

2. シャシー関係

P130、S600 (AS285)の項参照。

トランス・ミッション・ギヤ比 3.89/2.19/1.43/1.09/R4.07。

3. ボディ関係

ロードスター・モデルのみで、デラックス仕様も存在しない。フロント・グリルは開口部の小さい横線状で、バンパも直線状(以下P132、S600 (AS285)の項参照)。

解説

AS800 (S800)

'66~'68

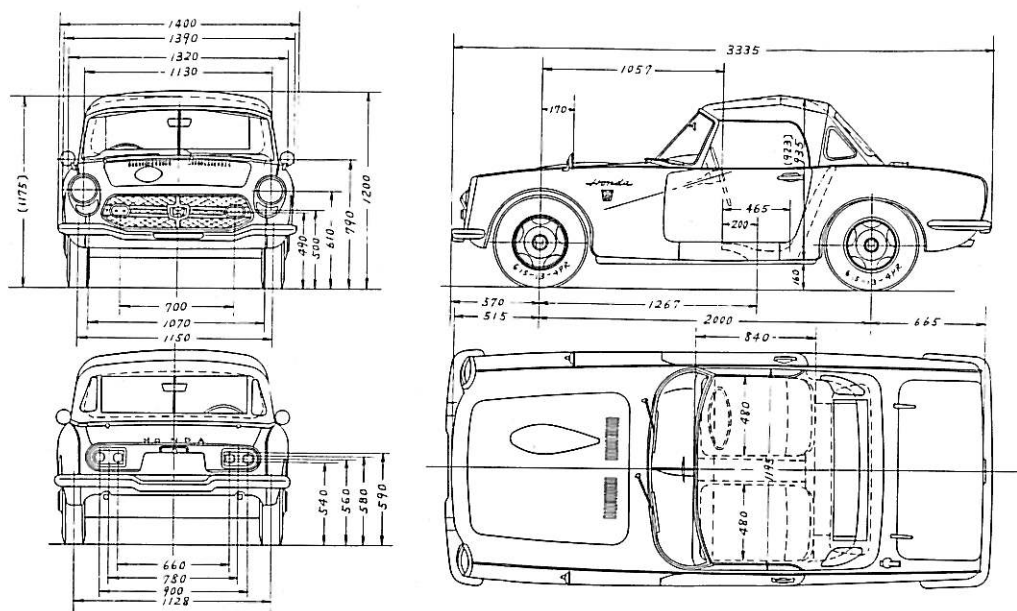
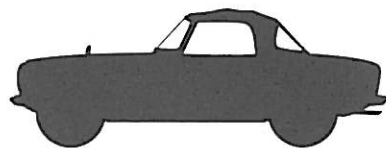


図1 AS800 外形図

■概説

昭和41年1月、S 500, S 600 と発展してきたホンダ・スポーツは、エンジンを791 c.c.に拡大され、S 800 (AS 800/AS 800 C) となって発売された。ボア・ストロークを $\phi 60 \times 70$ とし、排気量791 c.c.に容量アップされたAS 800 E型エンジンは、基本的にAS 285 E型エンジンと何ら変わることはない。リッター当たり、実に90 PS/l 近くを発生し、最高速も160 km/hにアップ、本格的な100 マイル・カーとして、スポーツ・カー王国、アメリカでも、高い評価を得るに至った。

ボディはロードスター、クーペ両モデル共、

基本プレスは全く変更されないが、補助ランプ類の大型化など、各部により近代化のための改良が施される。

同41年5月、大きな特徴であったチェーン駆動方式が、一般的なシャフト駆動方式に変更され、それに伴って懸架方式もリジッドとなった。これによってオートバイの延長という印象を残し続けてきたホンダ・スポーツも、完璧な四輪車の形態を持つことになった。

昭和43年2月、多くの安全対策が施された最終型のS 800 M の登場と共に、S シリーズ最強の、最も熟成された姿を持つS 800 は生産を完了され、市場から姿を消した。

■機構解説

1. AS 800 E 型エンジン

総アルミ合金製、水冷、直列4気筒、DOHC、791 c.c.のAS 800 E型エンジンは、AS 285 E型エンジンを拡大したもので、基本的には全く異なる。ボア・ストロークは $\phi 60 \times 70$ とロング・ストローク型だが、吸排気バルブがV型配置のクロス・フロー・タイプ、ツイン・カム・ヘッドのメカニズムは、やはりグランプリ・レーサー顔負けの驚愕すべきエンジンとすることができる。排気量の増大に伴って、圧縮比は9.2に下げられたが、4器の京浜製CV型カーブレタによって発生する出力は70 PS

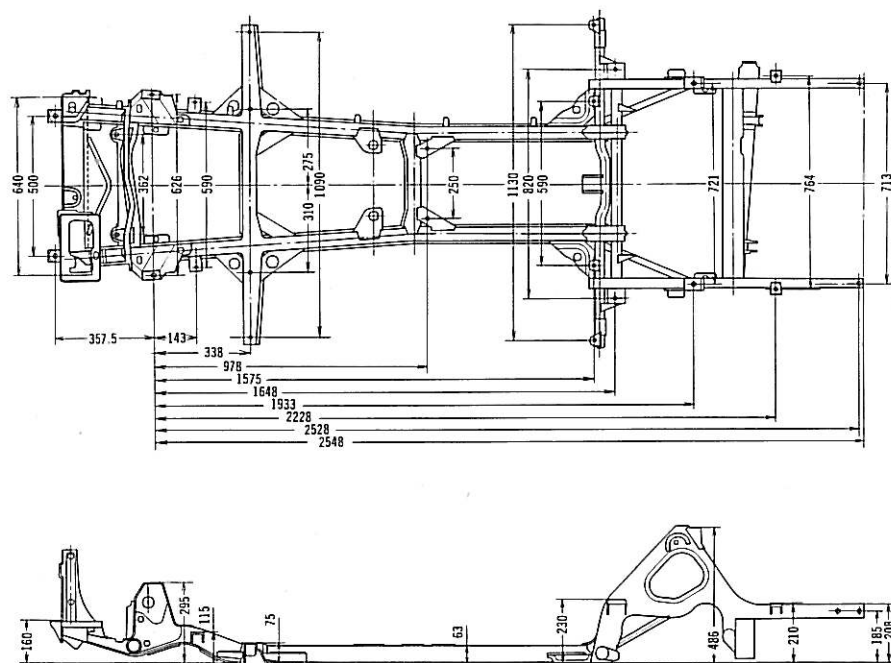


図2 AS 800 型フレーム

/8000r.p.m, 6.7 kg-m / 6000 r.p.m という驚ろくべき数値を示す。

エア・クリーナ、ラジエータ、オイル・パンの容量も必然的に増大されている。

その他は P129, S 600 (A S 285) の項参照。

2. シャシー関係

2-1. クラッチ／トランス・ミッション クラッチ型式は従来どおり、乾燥単板ダイヤフラム・スプリング式で、径も S 600 と変更はない。

トランス・ミッションは相変わらず 4 段が標準だが、初めてフル・シンクロとなった。ギヤ比は 3.20/1.98/1.29/0.91/R3.65 と若干落とされている。よりクロス・レシオの 5 段ミッションは従来同様、オプション設定。

2-2. シャシー・フレーム

P130, S 600 (A S 285) の項参照。

2-3. サスペンション

チェーン駆動方式については P131, S 600 (A S 285) の項参照。

昭和41年5月、独創的な設計であったチェーン駆動が、一般的なシャフト駆動になった。これにより、チェーン駆動の欠点であった構造の複雑化、重量の増加を解決すると同時に、コストの低減、生産の簡略化にも成功した。しかしディファレンシャルが後方へ移動したため、トランク・スペースが狭まり、スペア・タイヤはボディ下面に吊り下げとなった。

シャシー・フレームは形状が変更され、後部も箱型断面となった。

懸架方式はリア・アクスルを4本のトルク・ロッドで吊り、複動筒型ダンパとコイル・スプリングで懸架、パナール・ロッドで左右の振れを防止する方式である。サスペンション性能は独立懸架から固定軸になったにもかかわらず、極めて高い走破性を示す。

フロント・サスペンションも同時に変更が行われた。アッパ I アームが、プレス製の A アームとなって、部品数の縮小が計られたもの。
2-4. ブレーキ ブレーキは S 600 同様リーディング・トレーリング式のアルフィン・ドラム。
2-5. ロード・ホイール／タイヤ ロード・ホイールは、S 600 では 4 J の 5 穴デザインが標準で、強化タイプの 4.5 J、5 穴ホイールがオプション設定されていたが、S 800 ではそれまでオプションであった強化タイプ、4.5 J が標準装備された。駆動方式がシャフト・ドライブに変更になった時点から、4.5 J の 4 穴デザインが標準となり、さらに強化タイプ、4.5 J、4 穴ホイールがオプション設定とされた。

タイヤは 6.15-13 にサイズ・アップされ、高速走行に対処している。

3. ボディ関係

3-1. ボディ本体

ロードスター、クーペ共、基本プレスには何の変更もなく、細部のフィニッシュのみ異なる。

エンジン・フードには“パワー・バルジ”が付き、S 500 / S 600 と見分ける上での大きな特徴となった。このパワー・バルジはエア・クリーナの容量増大によって取り付けられたものだが、実際にクリーナがエンジン・フードに収まりきらないわけではなく、ダミーに近いものである。が、ふくらみがあることによって、空気の流れが良くなり、より多くの空気をクリーナに導いているのは事実のようだ。

フロント・グリルは黒く塗られ、メッキの十文字型のモールが付く。これまでエンジン・フード上にあった“H”のエンブレムはグリル中央へ移され、ウィンカーは大型化された。

テール・ランプは四角い大型のデザインとなり、ストップとウィンカーは区別されるようになった。バック・ランプは組み込み。

バンパ形状も変更された。

フロント・リア・フェンダにはS 800のエンブレムが追加されたほか、トランク・リッドのテール・エンド部にHONDAのエンブレムが加えられた。

2-1.内装関係 内装の仕様、レイアウトに変更はない。これまで金属地のままであったインストルメント・パネルは反射防止のため黒色塗装された。スピード・メータは200km/hまでのものとなり、100マイル・カーの貫禄を感じさせてくれる。ステアリング・ホイールのスポークはプレス製から鋳物製になった。またシャフト駆動方式になった時より、ステアリング・ホイールはウッド製からプラスチック製に変更された。

2-3.幌 リングの組み合わせにより、簡単に上げ下げできる構造は今までどおりだが、リア・サイドにもウィンドウがつき、後方視界が拡大、安全性、居住性が大幅に向上した。しかし、その反面、ファスナーで開け閉めが可能だったリア・ウィンドウは固定となり、通風、換気が不十分となった（40年式S 600より実施）。

2-4.デラックス仕様 オプション部品を標準装備するデラックス仕様、SM 800/SM 800クーペは、従来どおり生産される。主要装備はSM 600/SM 600クーペに準ずる。

4. クーペ・モデル（A S 800 C）

S 600クーペからの変更点は、ロードスター・モデル同様の變更に留まる。仕様諸元もロードスター・モデルに等しい。

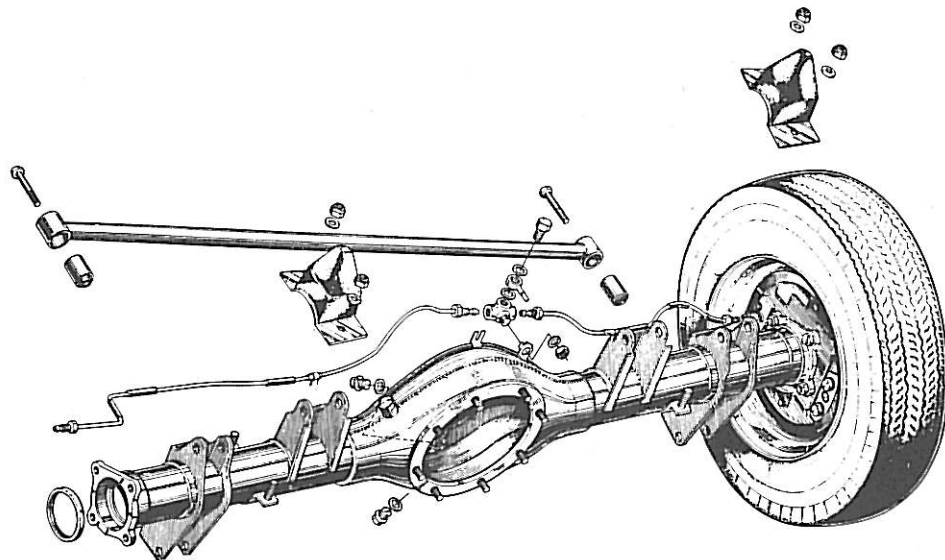


図3 リア・アクスル

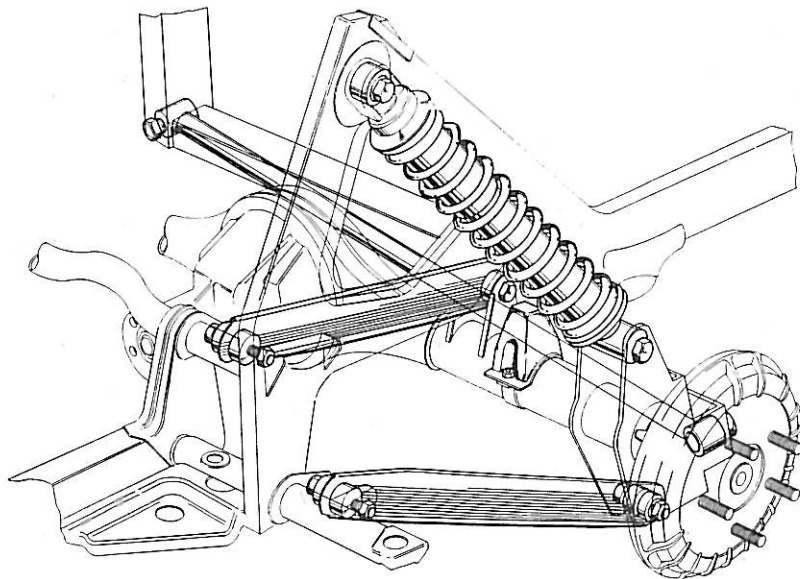
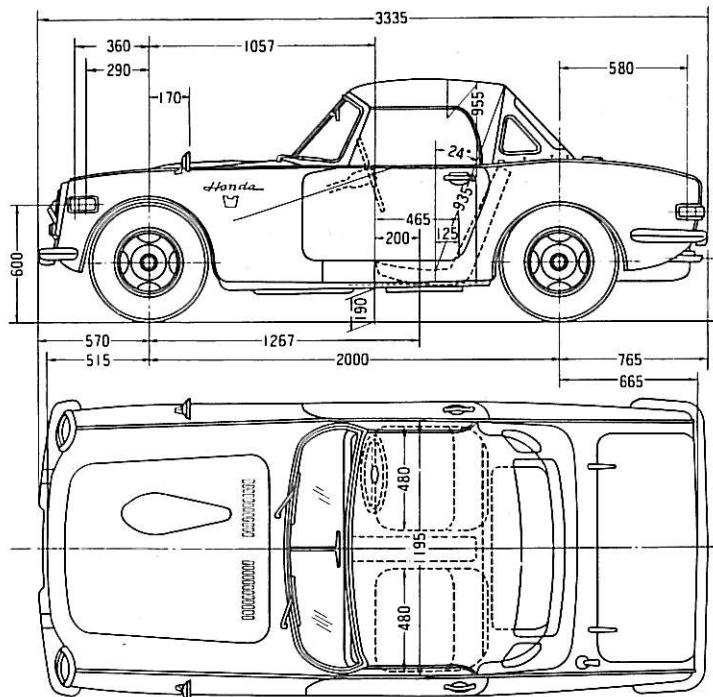
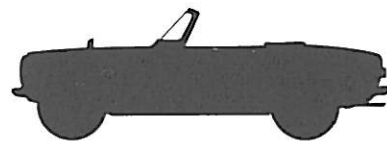


図4 リア・サスペンション

解説

AS 800 (S 800 M) '68~'70



■概説

昭和43年2月、ホンダ・スポーツ最終型であるS 800 M (A S 800) が発売された。これは主要マーケットである北米の安全基準対策を施した輸出モデルを、右ハンドルとして国内向けに改めたものである。折から、自動車の安全性が、新聞の社会面でも活字となって現われ始めた頃で、スポーツ・カーと言えども、世論を無視できない時代へと突入していたのである。

機構的な変更はほとんど行なわれず、あくまでも安全性の追求のための改良が行なわれた。

ボディには、他車からの視認性の向上のため、前後にリフレクタを新設、各補助ランプ類を確認しやすいデザインに変更するなどの、灯火類の変更に力が注がれた。

室内は、ダッシュ・ボードに衝撃吸収パッド

が入れられ、突起物は柔らかい材質に変更された。

タイヤは国内仕様としては初めて、ラジアル・タイヤとなり、ブレーキも前輪ディスクに変更となった。性能諸元は従来どおりであるが、各種装備の追加により、車両重量が755 kgに増加した。

尚、このモデルよりクーペ・モデルは国内販売されず、ロードスター車種となった。

実に7年もの間、基本ボディを変えることなく生産され続け、しかも一貫してあらゆる世界水準をリードし続けた驚異のミニチュア・スポーツ、ホンダ・スポーツは、昭和45年5月、惜しまれつつも生産を完了、市場から姿を消した。

■主要変更点

性能については何ら変更はない。尚、従来のデラックス仕様であるS M 800の装備は、すべて備わるため、必然的にS M 800は生産ラインよりはずされた。以下、変更点を列記する。

1. ボディ関係

前後サイド・マーカー・ランプ新設

前後リフレクタ新設

リア・コンビネーション・ランプのデザイン変更

145 S R13ラジアル・タイヤ採用

前輪ディスク・ブレーキ (径235mm)

ブレーキ・マスター・シリンダのタンデム化
ステアリング・ギヤ・レシオ17.4:1へ変更

アンチ・バースト・ドア採用

ロール・オーバー着用アンカー

フロント・サスペンション変更

トーション・バー径20mm→18mm

トレール38.5mm→26mm

キング・ピン角度6°30'→10°50'

40アンペア・バッテリー

2. 内装関係

ソフト・パッド入インストルメント・パネル

脱落式大型ルーム・ミラー

埋め込み式ドア・ハンドル

軟質樹脂製レギュレータ・ハンドル

ブレーキ油圧警告ランプ

助手席側ドア・ロック

助手席シート160mm スライド

3点式シート・ベルト

オート・チューニング・ラジオ

ヒータ・システム

■車名 年式/型式 車体構造	ホンダ・スポーツ S 360 昭和37年(試作)年/AS250 はしご型フレーム 2 ドア 2 人乗り	ホンダ・スポーツ S 500 昭和38~39(1963~1964)年/AS280 はしご型フレーム 2 ドア 2 人乗り	ホンダ・スポーツ S 600 昭和39~41(1964~1966)年/AS285 はしご型フレーム 2 ドア 2 人乗り	ホンダ・スポーツ S 600クーペ 昭和40~41(1965~1966)年/AS285C はしご型フレーム 2 ドア 2 人乗り
■寸法・重量				
最大寸法 全長×全幅×全高	2990×1295×1146mm	3300×1430×1200mm	3300×1400×1200mm	3300×1400×1195mm
ホイール・ベース	2000mm	—	—	—
トレッド 前/後	—	1150/1128mm	—	—
最低地上高	160mm	—	—	—
オーバー・ハング 前/後	—	554/746mm	—	—
客室寸法 長サ×幅×高サ	—	840×1195×935mm	—	840×1195×930mm
車両重量/総重量	510/620kg	675/785kg	715/825kg	734/844kg
■性能				
最高速度	120km/h	130km/h	145km/h	—
登坂能力	—	0.27 = sinθ	0.33 = sinθ	—
最小回転半径	4.2m	4.3m	—	—
■エンジン				
型式	AS250E	AS280E	AS285E	—
燃焼室型式	半球型	—	—	—
弁装置	V配置・頭上弁式	—	—	—
シリンダ 内径×行程	49×47mm	54×58mm	54.5×65mm	—
圧縮比/総排気量	—/356cc	9.5/531cc	9.5/606cc	—
最高出力	33PS/9000rpm	44PS/8000rpm	57PS/8500rpm	—
最大トルク	2.7kg-m/7000rpm	4.6kg-m/4500rpm	5.2kg-m/5500rpm	—
機関寸法 長サ×幅×高サ	—	1294×599×526mm(ミッション含む)	553×599×481mm	—
機関整備重量	—	118kg(ミッション含む)	102kg	—
気化器 型式×個数	横向可変ベンチュリ×4	—	—	—
エア・クリーナ	サイクロン式/戸紙式	オイルバス式/戸紙式	戸紙式	—
燃料ポンプ/タンク容量	ダイヤフラム式/25ℓ	電磁式/25ℓ	—	—
潤滑方式	トロコイド・ポンプ 強制循環式	—	—	—
オイルパン容量	—	2.0ℓ	—	—
冷却方式	水冷式	—	—	—
サーモスタット	—	ペロース式/ワックス式	—	—
バッテリー	12V-35AH	—	12V-32AH	—
ジェネレータ	—	12V-0.25kw	—	—
スタータ	—	12V-0.7PS	—	—
点火プラグ	—	D8E×22E	—	—
■駆動装置				
クラッチ	—	乾燥単板(ダイヤフラム・スプリング式)	—	—
トランスミッション 型式	前進4段・234速シンクロ・後進1段	—	—	—
操作方法	床上直接式	—	—	—
変速比	—	4.07/2.29/1.49/1.14/R4.07	3.89/2.19/1.43/1.091/R3.89	—
減速機 第一・傘歯車	—	3.15 : 1	—	—
第二・チェーン	—	1.87 : 1	—	—
差動機	傘歯車×2	—	—	—
■操向装置				
型式	ラック・アンド・ピニオン式	—	—	—
歯車比	15.1 : 1	—	—	—
ハンドル径	φ380	—	—	—
■懸架装置				
前輪	ダブル・ウィッシュボーン 独立懸架	—	—	—
後輪	トーションバー式	—	—	—
ショック・アブソーバ 前/後	トレーリング・アーム	—	—	—
スタビライザ 前/後	コイル・スプリング	—	—	—
—	—	筒型複動式/筒型単動式	—	—
—	—	トーションバー式/ナシ	—	—
■タイヤ				
ホイール	4J	—	—	—
タイヤ	5.20-12-2PR	5.20-13-4PR	—	—
■ブレーキ装置				
主ブレーキ型式 前輪	油圧式リーディング・トレーリング	—	—	—
後輪	油圧式リーディング・トレーリング	ブレーキ胴φ212	—	—
駐車ブレーキ型式	機械式後二輪制動	—	—	—
ブレーキ・マスターバック	ナシ	ブレーキ胴φ212	—	—
■製造開始年月/終了年月	試作	1963.10/64.9	1964.3/66.8	1965.2/66.8
■価格	—	45.9万円	55.9万円	59.5万円

ホンダ・スポーツ S 800 昭和41(1966)年/AS800 はしご型フレーム 2 ドア 2 人乗り	ホンダ・スポーツ S 800クーペ 昭和41(1966)年/AS800C はしご型フレーム 2 ドア 2 人乗り	ホンダ・スポーツ S 800(リジット) 昭和41~43(1966~1968)年/AS800 はしご型フレーム 2 ドア 2 人乗り	ホンダ・スポーツ S 800クーペ(リジット) 昭和41~43(1966~1968)年/AS800C はしご型フレーム 2 ドア 2 人乗り	ホンダ・スポーツ S 800 M 昭和43~45(1968~1970)年/AS800 はしご型フレーム 2 ドア 2 人乗り
3335×1400×1200mm ← ← ← 570/765mm 840×1195×935mm 720/830kg	3335×1400×1195mm ← ← ← ← 840×1195×930mm 735/845kg	3335×1400×1215mm ← ← ← ← 225/301mm 840×1195×935mm 725/835kg	3335×1400×1210mm ← ← ← ← ← 840×1195×930mm 740/850kg	3335×1400×1215mm ← ← 1162/1150mm ← ← 840×1195×935mm 755/865kg
160km/h 0.363 = sinθ 4400mm	← ← ←	← 0.383 = sinθ ←	← ← ←	← 0.363 = sinθ ←
AS800E ← ← 60×70mm 9.2/791cc 70PS/8000rpm 6.7kg-m/6000rpm 560×635×505mm 105kg ← ← 電磁式/35ℓ ← 3.7ℓ ← ← ← ← ← D8E×24-E	← ← ← ← ← ← ← ← ← ← 電磁式/25ℓ, 32ℓ ← ← ← ← ← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← 12V-0.3kw 12V-0.8PS ←	← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ←
← 前進 4 段フルシンクロ・後進 1 段 ← 3.20/1.98/1.29/0.91/R3.65 ← 1.84 : 1 ←	← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← 4.001/2.40/1.613/1.143/R4.572 4.714 : 1 ナシ ←	← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ←
← ← ←	← ← ←	← ← ←	← ← ←	← 17.4 : 1 ←
← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←	← ← リジット・ラディアス・アーム パナール・ロッド コイル・スプリング ←	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←
4.5J 6.15-13-4PR	← ←	← ←	← ←	← 145SR13(ラジアル)
← ← ← ← ←	← ← ← ← ←	← ← ← ← ←	← ← ← ← ←	油圧ディスク・ブレーキ ブレーキφ 235 ← ← ← ← ←
1966.1/66.5 65.3万円	1966.1/66.5 68.9万円	1966.5/68.2 65.3万円	1966.5/1968.2 68.9万円	1968.2/1970.5 75.2万円

附録について

“スカイラインGT-R”に続いて、今や恒例となったカタログの復刻版を、やはり附録といたしました。ホンダ・スポーツのオーナーの方々は当時のカタログを大切に保存しているようで、あちこちで、まだ真新しいままの“宝物”を拝見する機会を得ました。そこで、国内では、あまりお目にかかれなかった輸出向けのカタログを復刻いたしました。S800の前期のものです。若干、色あせている部分もありますが、20種近く作られたカタログのうちでも、デザインその他優れたものを選んでみました。

協力 ホンダ・オーナー (五十音順・敬称略)

青 木	美 憲	秋 元	智 安	石 井	揚
伊 藤	芳 章	今 井	正 博	今 福	秀 夫
小 林	由吉夫	後 藤	譲 治	近 藤	堅 也
佐 藤	洋 一	鈴 木	紘 之	諏 訪	兼 治
田 宮	親	永 野	稔 明	二 村	憲 三
堀 出	篤	守 屋	実 夫	山 田	好 道
H. S. O. C.					

協力
本田技研工業株式会社
株式会社本田技術研究所
名岐オート株式会社

ホンダ・スポーツ ¥4,800

昭和53年10月15日 初版発行
昭和63年5月20日 6版発行

著作・出版 株式会社 企画室ネコ
〒154 東京都世田谷区桜新町2-13-5
Phone 03-706-7501

印 刷 凸版印刷株式会社

無断転載を禁ず © NEKO PUBLISHING CO., LTD. 1988 Printed in JAPAN

ISBN4-87366-010-6 C0053 ¥4800E

