



NOTRE REDACTEUR BOB CROSSLEY a conduit la Honda N 600 sur la piste de Sayama et pense que la « puce japonaise » a de bonnes caractéristiques.

LA TRÉPIDANTE PETITE HONDA

Le roi de la motocyclette du Japon a monté un nouveau moteur refroidi par air sur une traction avant pour les gens qui trouvent la Volkswagen encore trop grande.

L commencement à faire sombre. Il faisait plutôt froid pour le mois de novembre au Japon et il n'y avait personne dans l'énorme piscine placée devant le bâtiment réservé à la récréation des employés. Un carillon électronique jouait « O Susanna » — pourquoi, je ne le saurai jamais. Tout est bien fait dans le monde trépidant de M. Soichiro Honda.

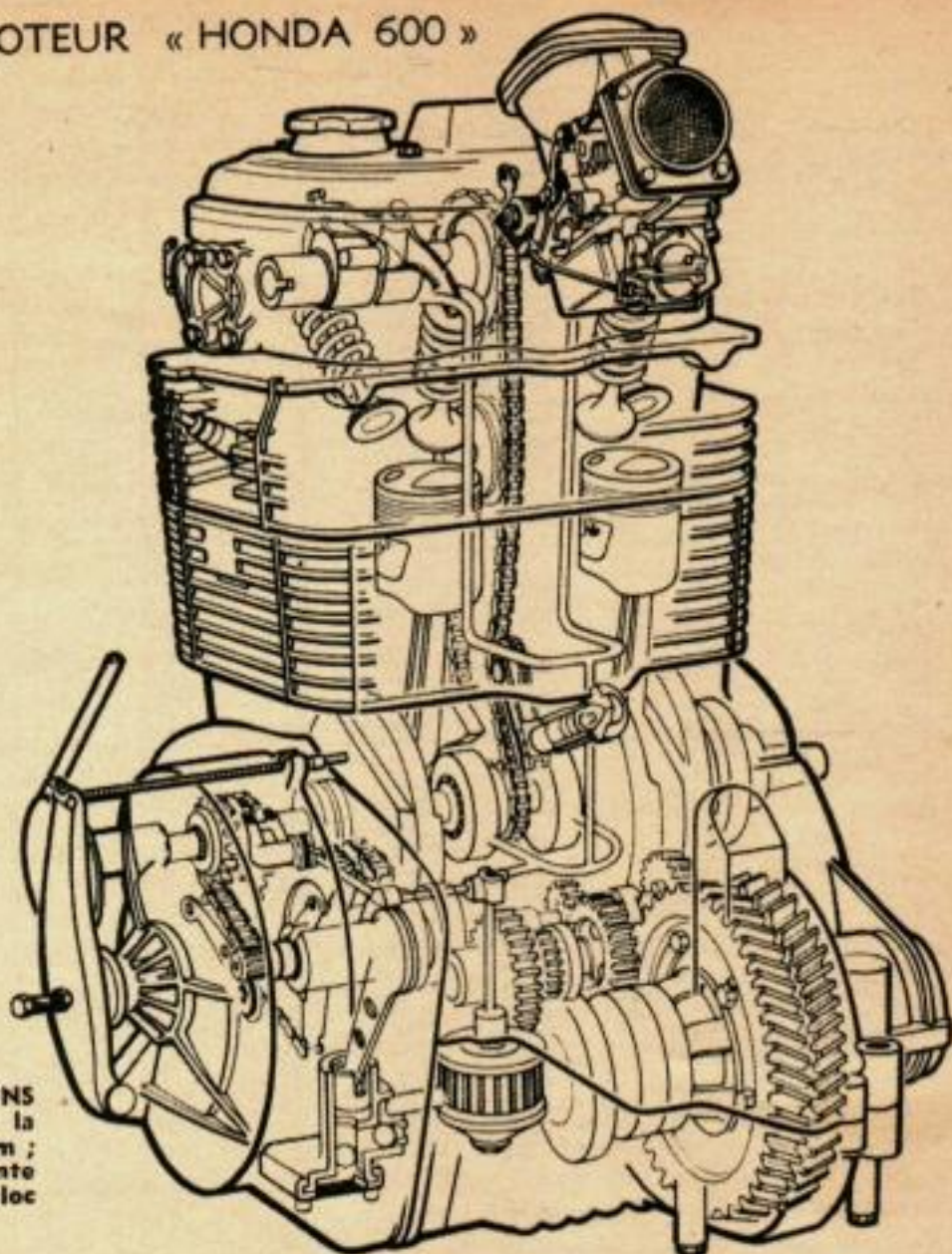
Je venais de faire un tour sur la dernière création du magicien de la moto, une toute petite automobile appelée N 600 qu'il fait construire à Sayama, à 80 km à l'ouest de Tokyo, et dans laquelle il espère emboîter les

Américains qui veulent un moyen de transport économique, mais n'ont pas d'enthousiasme pour les deux-roues. C'est évidemment un pari. La voiture à laquelle la N 600 ressemble le plus, c'est l'Austin Mini. La British Motor Co. n'essaie même pas de l'exporter aux U.S.A. Et Fiat n'exporte plus aux U.S.A. sa mini-voiture à moteur arrière, la 600 D, cette année. Mais M. H. a déjà fait plus d'un pari. Personne ne pensait non plus qu'on pourrait vendre un million de motocyclettes légères aux U.S.A. La stratégie de Honda, c'est de chercher un marché que personne ne sert, puis

LE MOTEUR DE 45 CV de la N 600 a permis à Crossley d'accélérer de 0 à 80 km.-h. en 15 secondes seulement.

LA N 600 n'a de suspension indépendante qu'à l'avant. Avec Crossley, on voit le directeur de l'usine Shigeru Shinomiya.





LE BLOCK, LA TÊTE, LES PISTONS et le carter de vilebrequin de la N 600 sont en alliage d'aluminium ; les chemises de cylindre en fonte sont moulées à l'intérieur du bloc en aluminium.

de l'occuper. Il préfère dominer un marché si petit soit-il, créé par lui-même pour les mini-voitures, que de ramasser les miettes tombées de la table de Volkswagen.

Il serait injuste — ou inexact — d'appeler la N 600 une motocyclette à quatre roues, bien qu'on y trouve beaucoup d'aspects de l'audace technique qui a permis à Honda de révolutionner le monde des deux-roues. Son moteur à deux cylindres et quatre temps refroidi par air, avec came unique en tête et tête hémisphérique, monté transversalement et entraînant les roues avant, est une version à alésage agrandi d'un nouveau moteur qui fut présenté lorsque la voiture fit ses débuts au Japon, il y a un an, sous le nom de N 360. A part le moteur plus puissant et quelques modifications pour satisfaire la réglementation américaine (comme sa cylindrée est inférieure à 800 cm³, elle n'a pas à avoir un dispositif antipollution), la N 600 est essentiellement la même voiture que la N 360 que les Japonais achètent à raison de 20 000 par mois.

Même avec le « gros » moteur, la N 600 est la plus petite voiture qui a été vraiment l'objet d'un gros effort de vente aux U.S.A. On pourrait voir les premiers exemplaires ven-

dus à 1 275 dollars (6 375 F) chez certains distributeurs de motocyclettes et de voitures étrangères aux U.S.A. cet été.

Trop petite pour être appelée le « hanneton japonais », la Honda pourrait être appelée la « puce japonaise ». Sa publicité dit qu'elle a été « conçue comme conduite intérieure familiale à double usage ». Cela pourrait être gobé à Tokyo, mais si je partais pour le Yellowstone avec ma petite famille, je prendrais plutôt ma Hudson 53.

Mais si la Puce est petite, elle est aussi agile. La N 600 n'a rien de sédentaire. La piste de Sayama est courte et il commençait à faire sombre, aussi je n'ai pas pu pousser à fond les essais de la N 600. Mais j'ai pu quand même me rendre compte de ce qu'elle peut faire et je lui accorde un vote de confiance.

Je n'avais pas de chronomètre et l'indicateur de vitesse était étalonné en km/h, mais j'ai pu faire monter ce dernier de 0 à 80 km/h en quinze secondes. Honda affirme qu'elle peut faire les 400 mètres en 19,7 secondes. Ce n'est pas vilain pour 45 CV.

La N 600 est beaucoup plus nerveuse que la Fiat 600 ou l'Austin Mini. Ces deux der-

**CARACTERISTIQUES COMPAREES
DE LA N 600, DE LA FIAT 600 D ET DE L'AUSTIN MINI**

	FIAT	AUSTIN	HONDA
Nombre de cylindres	4	4	2
Cylindrée	767 cm ³	848 cm ³	599 cm ³
Puissance	32 CV	37,5 CV	45 CV
	à 4 800 t/m	à 5 500 t/m	à 7 000 t/m
Refroidissement	eau	eau	air
Traction	arrière	avant	avant
Paliers	3	3	4
Bloc, tête	fonte d'alumin.	fonte d'alumin.	alliage d'alumin.
Taux de compression	7,5 à 1	8,3 à 1	8,5 à 1
Vitesse de pointe	110 km/h	118 km/h	130 km/h
Accélération (400 mètres)	26,7 sec.	23,6 sec.	19,7 sec.
Charge au CV	19 kg	15 kg	12,5 kg
Empattement	2 m	2,04 m	2,01 m
Longueur	3,30 m	3,10 m	3,15 m
Largeur	1,40 m	1,43 m	1,30 m
Hauteur	1,42 m	1,35 m	1,33 m
Poids	610 kg	560 kg	555 kg

nières ont chacune un moteur plus gros — 767 cm³ et 848 cm³ respectivement, contre les 599 cm³ de la Honda —, mais la Fiat prend 24 secondes pour atteindre 80 km/h et l'Austin, 18,3 secondes. Comme nous l'avons déjà dit, nous avons réussi à pousser la Honda à 80 km/h, d'après l'indicateur, en 15 secondes. Honda affirme que la vitesse de pointe dépasse 130 km/h. Celle de l'Austin est de 118 km/h, celle de la Fiat de 110 km/h.

Pour arriver à réaliser sa faible charge au CV — 12,5 kg seulement contre 15 kg pour l'Austin et 19 kg pour la Fiat — la N 600 sacrifie un peu d'espace et de poids, mais pas au point que cela devienne vraiment gênant. Selon Honda, on a d'abord aménagé l'intérieur, puis on y a adapté le moteur.

La N 600 ne possède une suspension indépendante qu'à l'avant, mais le roulement est assez confortable et la tenue de route assez bonne quand j'ai roulé assez vite sur les parties bosselées de la piste.

Suivant la tradition, Honda des moteurs à régime élevé, celui de la N 600 tourne à 7 000 tours/mn quand il donne sa puissance maximale. Le bloc, la tête, les pistons et le carter du vilebrequin sont en alliage d'aluminium. Les manchons de cylindre en fonte sont moulés à l'intérieur du bloc.

Le châssis intégral est en acier de 0,9 mm, les ailes avant et le couvercle du coffre sont en plastique ABS. L'ensemble du châssis est plongé dans un bain de peinture. Après des essais au Canada, la formule antirouille a été améliorée pour donner une meilleure protection contre le sel. La voiture a été également mise à l'épreuve dans le désert du Nevada.

Celle que nous avons conduite était blanche, la couleur la plus populaire au Japon, mais pour l'exportation, il y aura aussi des N 600 bleues et écarlates. Parmi les nombreuses options possibles, on peut citer les sièges inclinables et une transmission automatique. Cette dernière possède un cadran à sept positions : P, R, N, D, 3, 2, 1. Les qua-

tre premières sont automatiques, les trois dernières permettent de changer les vitesses à la main. L'usine de Sayama, vieille seulement de trois ans, ne fabrique que des automobiles, les N 600 et les N 360, ainsi que quelques voitures de sport à 2 000 dollars (10 000 F), les S 800. Selon notre hôte, le directeur de l'usine Shigeru Shinomiya, qui a décoré sa salle de conférence avec de petits drapeaux américains, canadiens et français en l'honneur de ses trois visiteurs étrangers, il y a une grosse demande pour les S 800 en Europe, mais Honda est « trop occupé pour les construire ».

Les motocyclettes Honda sont fabriquées dans deux autres usines : les petites à Suzuka, les grosses à Hamamatsu, la capitale mondiale de la motocyclette, où l'on fabrique également les Suzuki et les Yamaha. M. Shinomiya a dit que l'usine de Sayama est avant tout un « laboratoire » et que si la N 600 est vraiment lancée, la production sera transférée à Suzuka. L'usine de Sayama, bien que petite par rapport à celles de Detroit, est extrêmement moderne et automatisée. Honda fabrique ici ses propres machines-outils pour toutes ses usines, ce dont la firme est justement fière.

Une autre chose dont elle se vante, c'est la jeunesse de son personnel. L'âge moyen des 4 000 employés de Sayama est 24 ans. Ce ne sont peut-être pas tous des bricoleurs de moteurs surpuissants, mais on voit qu'ils travaillent avec adresse. On pense bien que leur moral n'a pas baissé lorsque John Swi-tees a conduit la voiture de course Honda formule 1 de 12 cylindres à la victoire en automne dernier, dans le Grand Prix italien.

Avec ses deux petits cylindres, la N 600 n'est pas une voiture de course, mais c'est ce qu'on peut acheter de plus rapide sur 4 roues pour 1 275 dollars (6 375 F). Si vous pouvez vous contenter d'une voiture aussi petite, c'est une bonne voiture — très bien pour aller au travail, à l'école, à la gare, faire les courses.