

匠達

35年前、船橋サーキットで
衝撃的だった S との出会い

埼玉県の大宮ハイパスで、一番渋滞するといわれている田島交差点。ここを秋ヶ瀬橋方面に向かって橋を渡り、4つめの信号を右折すると、すぐ左側にホンダのS(エス)とロータスはかりが入っているガレージがある。初めにエスありきでエスのことならここ、といわれているガレージ・イワサの岩佐三世志氏は、10年前に会ったときと同じ明るい笑顔で僕を出迎えてくれた。

東京オリンピックで日本中が沸き返っていた頃、レーシングドライバーの米山二郎さんが経営する東京は巢鴨の工場を訪れたのがこの道に入るそもそものきっかけ。二郎さんのお父さんは、かつて赤坂にあった八洲自動車という輸入車ディーラーで工場長まで勤めた大ベテラン。その腕と職人肌の人柄を慕ってくる人が後を絶たず、次郎さんの工場にはクライスラーやダッジといった外国車の入庫が多かった。

若い頃、多摩川スピードウェイなどと懐かしい響きの場所だろ……でレースを楽しんだという親父さんの血を継いだ次郎さんは完成したばかりの船橋サーキットで走るようになる。埋立地に作られた一周2・4kmのコースは、起伏がないかわりにかなりのテクニクを必要とした。65年7月18日に開催された全日本自動車クラブ選手権は、関東地方で初めてのサーキットレースとなる。エスやヨタハチ、ブルといった国産車は言うに及ばず、エランやジャガー、コルベットとい

った、当時高嶺の花だったクルマ達が雨の中で練り広げる熱戦に、集まった3万5千人の大観衆は興奮した。このレースで浮谷東次郎は、生沢 徹や田中健次郎といった猛者を相手にヨタハチでGT-1レース優勝次のGT-IIでもレーシングエランで生沢のスリGや北野 元のフェアレディを寄せ付けない独走で優勝した。

次郎さんについて行き、そこで見た船橋でのエスと言ふは、岩佐さんの心を強く突き動かす。安田銀治が狭い船橋にジャガーEを持ち込んで惜しげもなく走らせたのにも驚いたが、それよりは身近なエスに、いつかは……と思ったのはこの時だったという。次郎さんのところで働いて、若いうちに他のところも見て勉強しよう」と2年ほど余所にいたのだが、戻って「い」と言われて次郎さんが工場を開けるまで、ずっと働いた。現在の埼玉県志木市に工場を開いたのは、18年前のことだ。

青年が金の卵ともてはやされていた頃に新潟から上京。それからほとんどの時間を次郎さんのところで過ごして腕を磨いていたので、知らない土地で店を開いても最初はなかなか仕事はまわってこなかった。通り掛かりのクルマの修理でも一生懸命にやりながら、それでも先着きを考えってしまう頃にエスと再会する。

割に合わないレストアでも
お客さんがいる限り引き受けます。

熱烈なエスのファンが集まって出来た、ホンダ・シンカムクラブ。その集まりに岩佐さんもエスで参加するようになると、頼まれば彼がクルマの調子を上げてくれることを見ていた仲間が、店を持つたと聞き伝えて訪れてくれたのだ。

僕も一回だけだがエスを持っている友人に誘われて、週末の錦糸町の盛り場から一本裏の喫茶店を溜まり場に集まったところがある。そこには店に入りきれない人たち

ロタス・エランやホンダのS800が納まるショールームで、取材に応じてくださった岩佐さん。人なつこい笑顔が、多くのお客さんから愛される理由の一つなのだろう。



【第3回】
蘇る
“S”の咆哮。

が道端にズラリと並んだエスの脇でツインカム礼讃を交わしていた。夜が更けるにつれてあの独特のエンジン音にスキッド音とゴムの焦げる臭いが加わって、辺りは異様に高揚した人たちの場所になつたことを昨日のこのように思い出した。

後は口から口へ……、だった。そのころはエスが何台入っただけでも、エスが好きな人がやってくる店」程度にしかみられていなかったのに、元気に走り回るエスが目にみえて少なくなると、今度は逆にいつもエスが入っていることが新しい客を呼ぶことになる。船橋の時代からずっと好きでめり込んでいた岩佐さんでも、こんなに長くエスに乗り続ける人がいるとは思わなかったそうだ。飾っておくだけではなく、良いランニングコンディションを保ち続けようという人が多いから「エスは幸せなクルマ」と、岩佐さんは目を細くする。

それにしてもエスの500がデビューしたのは63年の10月、600だつて64年の3月

「名車」と呼ばれるクルマは最近、めっきり少なくなった気がする。かつては我が国にもトヨタスポーツ800や日産ブルーバード1600SSSなど、当時のクルマ好きから羨望の眼差しを浴びたクルマが多くあった。そのなかでも人々の心に今もなお強く記憶に残るのが、S600やS800といったホンダのSであろう。そのSに魅せられて、当時の状態のままのランニングコンディションを保つSのスペシャリストがいる。今回はガレージイワサの岩佐三世志氏の「匠」に迫る。

文=中沖 潤 Mitsuru Nakaoki
写真=玉井 充 Mitsuru Tamai

で、最終の800Mでさえもつ32年も前のクルマなのだから、岩佐さんが言うように「こんなに愛され続ける」とは……と、改めて感動しています。

こうなるも国産車の常でつい部品を心配してしまうのだが、岩佐さんは手に入りくなくなったものはあるものの、まだなんとかなる」と穏やかに言う。それなら、これからエスに乗りたいたいという人のためのタマはどつなるのか？と要らぬ心配もしてしまつたのだが、こちらはまだ大丈夫だそうだった。つちのお客さんで手放す人もいるから」と聞いて思わず「えっ？」と驚いたが、家庭を持って子供さんが出来たら、普通のクルマに泣く泣く乗り換えますよね」と言われて納得した。この日も若い人が来て、エスの助手席で近所の一回りを体験した後、上気した顔で下りてきた。僕が欲しいクルマはすぐ手に入れた方がいいですよ」と思わず言ってしまったのは、そのエスが完調を思わせる、突き抜けるような音をしていたからだ。



【取材協力】
ガレージイワサ
埼玉県志木市中宗岡3-8-7
FAX:048-470-1588

GARAGE-IWASA
ガレージイワサ
岩佐三世志氏





オーバーホール前の、解体されたホンダS800のエンジン。これから各部品を洗って組み直していく。



丁寧な作業と熟練の技によって、もう30年以上も前のクルマとは思えないほどきれいに再生させる。



ショーケースの中には、マニアにとって喉から手がでるほど魅力的なものはかりが揃っていた。



多種多様な工具を駆使して作業を行う。ちなみにガレージにはエスやエラン以外にも、ジャガーのEタイプなどが入っていた。



メンテナンス中のホンダS800。ガレージイワサはオーナーにとって、とても心強い存在に違いない。



ガレージ・イワサのスタッフは、現在3人。いい調子ですね」と声をかけたら屈託のない笑顔を見せてくれた伊藤敏彦さんは、岩佐さんのところですので16年も片腕として働き、お客さんからの信頼も厚い。もうひとりの岩佐義弘さんも15年一緒で、板金と塗装を担当する。

ガレージ・イワサでは、ドンガラにするところからレストアが始まる。塗装スペースにあったエスも完全にドンガラで、作業はサフェーサーを塗り終わるところ。あとは研いで上塗りという段階だった。このころのクルマは、とかくどのクルマでもボディの袋になつている部分とか、ボックスセクションの内側などの防錆処理が完全なものはないといつていい。ロッカーパンはまずダメで、ドアの下やフード、トランクリッドの裏の水捌けも悪いから、これらもまずダメである。このエスも回りまわってきたらしく、総剥離したら腐食したところをパテで埋めてあった。そういう部分は大きく切つて、一枚の鉄板から叩き出して作ったパネルを溶接して復元する。切断した部分は、これでよく持ったな」と怖いくらいに腐食が進んでいて、記念にお客に渡すのだそうだ。

エスで名前が知られてくると、「高いのではないか?」と思ってしまう人もいるだろう。そこで遠慮なしに聞いてみたら、時間が基本だから、普通の修理屋さんと変わらないですよ」という言葉が返ってきた。さすがに部品は高くなっているが、「それを別にすれば、エスだから」ということで高い料金を置くことはないですよ」と笑う。「レストアは割に合いませんが、やってくれというお客さんがいる限りは引き受けます」とも言うてくれた。ともかく船橋の残影があり、ライトウエイトが好き。そのなかでもエスとロータスには特別な思い入れがあるガレージ・イワサに同じような残影を持っている人は、一度連絡を、とお薦めしておこう。なお、本気でこの道に入りたい人も連絡を、と付け加えておく。